PAKISTAN
AIR FORCE
جنگ پاکستان
۱۹۶۵ء کا فضائی معرکہ
جان فریکر
ترجمہ
لطیف احمد خا

جنگِ پاکستان

۱۹۶۵ء کا فضائی معرکہ

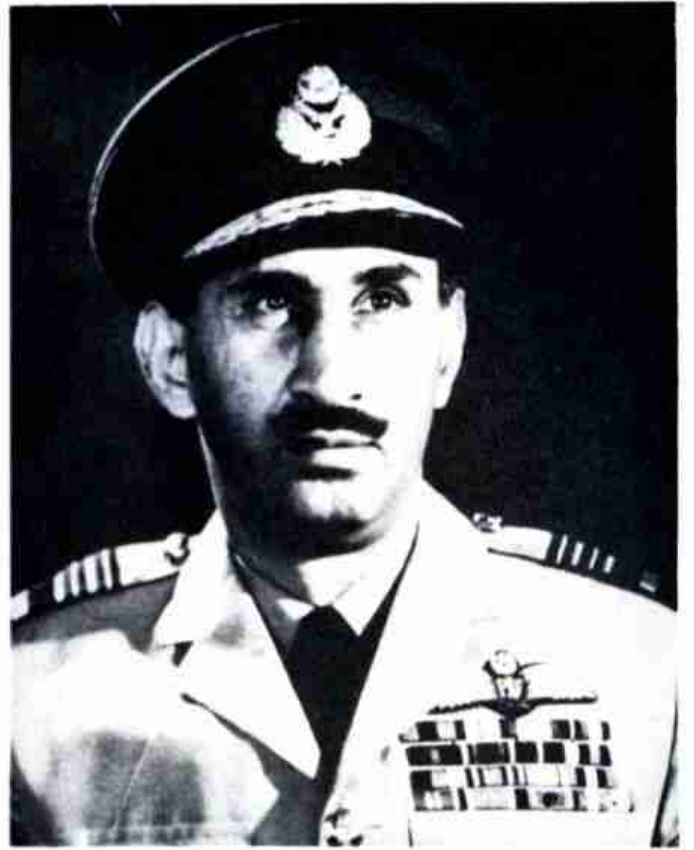
تصنیف ○ جان فریکر

ترجمہ ○ لطیف احمد خان

ناشر: مصباحُ الاسلام، الامین پبلی کیشنز
نواز کورٹ، بلاک نمبر ۱۶، فیڈرل بی ایریا
کراچی، پاکستان

فہرست

۱۹۶۵ء کی جنگ میں پاک فضائیہ کی اصل قوت ایف۔ ۸۶ سیبر کو نظریاتی اعتبار سے بہت زیادہ طاقتور ہنٹر نے مات کر دیا۔ لیکن نیچی سطح پر کم رفتار کے ساتھ سیبر نے بہتر کارکردگی کا مظاہرہ کیا۔

ایئر مارشل ملک نور خان

دُوسری جنگِ عظیم کے بعد نمایاں طور پر شہرت حاصل کرنے والے فوجی کمانڈروں کے درمیان ایئر مارشل نور خان کو ایک منفرد مقام حاصل ہے۔ انہیں فوجی اور سول شعبوں میں منقسم اپنا کیریئر غیر معمولی کامیابی کے ساتھ مکمل کرنے کا اعزاز بھی حاصل ہے۔

اپنی خاندانی روایات پر عمل کرتے ہوئے نور خان کے والد نے پہلی جنگِ عظیم میں فوجی خدمات انجام دیں۔ ہندوستانی فوج کے گھڑ سوار دستے میں انہیں کارہائے نمایاں انجام دینے پر کئی تمغے عطا کیے گئے۔ اور انہی روایات کو برقرار رکھتے ہوئے نور خان نے بھی اس صدی کے چوتھے عشرے کے وسط میں صرف گیارہ سال کی عمر میں ڈیرہ دون کے رائل انڈین ملٹری کالج میں داخلہ لیا۔ وہ سنڈھرسٹ یا اس کے کسی مساوی ہندوستانی ادارے سے تعلیم مکمل کرنا چاہتے تھے۔

ابھی ان کی عمر سترہ سال بھی نہ ہوئی تھی کہ ہوابازی کا شوق انہیں لاہور لے آیا جہاں وہ اپنے خاندان کے خرچ پر لاہور فلائنگ کلب سے ہوابازی کی تربیت حاصل کرنے لگے۔ اور انہوں نے اپنی سترھویں سالگرہ سے پہلے ہی دوہرے بازوؤں والے ٹائیگر موتھ پر تربیت حاصل کرکے پائلٹ کا "اے" لائسنس حاصل کر لیا۔ پرواز میں خطرات سے کھیلنے کا شوق نور خان کی زندگی کا حصہ رہا ہے۔ اور غالباً اسی شوق کی بناء پر وہ لاہور میں اپنی پہلی تنہا پرواز میں طیارہ لے کر لاپتہ ہو گئے تھے۔ اس پر ان کا انسٹرکٹر سخت ناراض ہوا اور انہیں مختصر عرصے کے لیے معطل کر دیا گیا

رائل ایئر فورس کالج کرانویل سے گریجویشن اور اس کے بعد فلائنگ سروس کا منصوبہ دوسری جنگِ عظیم کے آغاز کی وجہ سے پایۂ تکمیل کو نہ پہنچ سکا۔ مگر دھن کے پکے نور خان کی مسلسل کاوش کا یہ نتیجہ نکلا کہ اٹھارہویں سالگرہ سے صرف چند ہفتے پہلے انہیں ہندوستانی فضائیہ میں تربیت کے لیے شامل کر لیا گیا۔ یہ جنوری ۱۹۴۱ء کی بات ہے اور اس وقت فضائیہ میں تربیتی کورس کے لیے عمر کی حد یہی تھی۔

لاہور میں پرواز کی ابتدائی تربیت کے بعد نور خان رائل ایئر فورس کے ساتھ حیدر آباد (بیگم پیٹھ) میں انڈین ایئر فورس کے ٹائیگر موتھ اڑا رہے تھے اور سال کے اختتام سے قبل ہی وہ زیادہ طاقتور "ہاکر ہارٹ" اور دوہرے بازوؤں والے آڈکس پر تربیت حاصل کرنے کے لیے انبالہ پہنچ گئے۔ اور اسی تربیتی کورس میں انہوں نے اسلحہ بندی، نشانہ بازی اور بمباری میں عام اوسط سے کہیں زیادہ بہتر نمبر حاصل کیے۔

انڈین ایئر فورس کا ایک سابق نیوی گیٹر پی سی لال بھی اس تربیتی کورس میں نور خان کا ہم جماعت تھا۔ ایک موقع پر پی سی لال اور نور خان ایک حادثے میں ملوث ہو گئے۔ ہوا یوں کہ نور خان نے آڈکس پر تربیتی پرواز کے دوران جب کہ پی سی لال پچھلی نشست پر موجود تھا، اپنے طیارے کو ٹیلی فون کے تاروں کے نیچے سے نکالنے کی کوشش کی۔ اس مہم جوئی کے نتیجے میں طیارہ تاروں سے الجھ گیا۔ لیکن سخت جان آڈکس اپنے بازوؤں پر الجھے ہوئے تار لپیٹے کسی نہ کسی طرح لڑکھڑاتا ہوا واپس ہوائی اڈے پر پہنچ گیا۔ اور جیسے ہی طیارہ ہوائی اڈے کے آخری سرے پر زمین سے لگا، پی سی لال نے اپنی کاک پٹ سے چھلانگ لگا دی اور ٹیلی فون کے الجھے ہوئے تاروں کو طیارے کے بازوؤں سے علیحدہ کر

دیا۔ مگر حادثے کی وجہ سے طیارے کے مرکزی ستون کو ایسا نقصان پہنچا تھا جسے چھپایا نہیں جا سکتا تھا۔ اس حرکت پر نور خان کی "لاگ بک" پر سرخ نشان لگا دیا گیا۔ اور پھر انہیں نئے سرے سے تربیتی کورس کا آغاز کرنا پڑا۔ اس واقعے کے کافی عرصہ بعد ایک مرحلے پر رائل انڈین ایئر فورس میں پی سی لال ان کے اسکواڈرن لیڈر بنے۔ ۱۹۶۵ء کی پاک بھارت جنگ کے دوران وہ ہندوستانی فضائیہ میں اہم عہدے پر فائز تھے اور ۱۹۷۰ء میں اپنی فضائیہ کے کمانڈر انچیف بنے۔

نور خان کی پہلی تعیناتی رائل انڈین ایئر فورس کے اسکواڈرن نمبر ۵ کے ساتھ پشاور میں کی گئی۔ انڈین ایئر فورس اس وقت بھی "آڈکس اور ہارٹ" اڑا رہی تھی یہ طیارے شمال مغربی سرحدی علاقے میں فقیر ایپی کے خلاف سرگرم تھے۔

ایک بار پھر نور خان نے اسکواڈرن میں اپنے اسکواڈرن کے تمام ہوا بازوں سے زیادہ نمبر حاصل کیے اور ۱۹۴۲ء میں انبالہ میں یہ کارنامہ اس وقت پھر دوہرایا جب انہوں نے ہارورڈ طیاروں پر انسٹرکٹر کورس کے بعد غوطہ مار بمبار ولٹی وینجنس پر تربیت کا آغاز کیا۔

ہریکین فائٹر پر تربیت کے لیے پشاور پہنچنے سے قبل نور خان برما کے محاذ پر سرگرم رہے جہاں انہوں نے چھ ماہ تک وینجنس پر پرواز کر کے جاپانیوں کے پلوں پر بمباری کی۔ وہ آج بھی وینجنس کو ایک "ہولناک طیارہ" کہہ کر یاد کرتے ہیں۔ ۱۹۴۴ء میں ایک بار پھر وہ برما کے محاذ پر جاپانیوں کے خلاف "ہریکین" استعمال کر رہے تھے۔ اس کے بعد انہیں جاپان پر قبضہ کرنے والی اتحادی فوجوں کے لیے مخصوص کیے جانے والے انڈین ایئر فورس اسکواڈرن میں شامل کر دیا گیا لیکن اس مشن پر روانگی سے پہلے انہیں "اسپٹ فائر" کے ابتدائی کورس کے لیے جنوبی ہند میں بنگلور جانا پڑا۔ آخر جب وہ ۱۹۴۵ء میں جاپان پہنچے تو انہیں ایواکونی ایئر ہیڈ کوارٹر میں اسکواڈرن لیڈر آپریشنز کی حیثیت سے انتظامی کام سونپا گیا۔

اگست ۱۹۴۷ء میں دہلی واپسی پر انہوں نے ہندوستان کو تقسیم کے کرب میں مبتلا پایا۔ اور نور خان ہجرت کرنے والی مسلم آبادی کے ساتھ پرخطر اور مذہبی جنون زدہ قتل و غارت گری کے درمیان سے گزرنے والے ریل کے اس سفر میں شامل ہو گئے جس کی منزل لاہور تھی

رائل پاکستان ایئر فورس کے قیام کے وقت ہی سے نور خان اس سے وابستہ ہو گئے۔ ۱۹۴۸ء میں اپنے ملک کی فضائیہ کے مشیر کی حیثیت سے لندن جانے سے قبل وہ چکلالہ میں اسٹیشن کمانڈر تھے۔ لندن میں وہ پاکستان کی مہاجر فضائیہ کے لیے نئے برطانوی سازوسامان کی موزونیت کا تعین کرنے کے ذمہ دار تھے۔ انہوں نے پاک فضائیہ کے لڑاکا اسکواڈرن کو نئے سرے سے لیس کرنے کے لیے پسٹن انجن والے ہاکر فیوری طیاروں اور نقل و حمل کے لیے ڈگلس ڈی سی۔ ۴ کی جگہ وکرز ویلیٹا کو نظر انداز کر کے سخت جان برسٹل فریٹر کی سفارش کی۔

پاکستان واپس آنے کے بعد وہ پاک فضائیہ کی رسالپور اکیڈمی کے کمانڈنٹ اور اس کے بعد ایئر ہیڈ کوارٹر میں گروپ کیپٹن کی حیثیت سے تعینات ہوئے۔ ایئر ہیڈ کوارٹر میں انہیں اسسٹنٹ چیف آف ایئر اسٹاف کی حیثیت سے پاک فضائیہ کو "امریکن" بنانے کے منصوبے میں شرکت کا موقع ملا۔ ان دنوں پاکستان ایئر فورس کی کمان رائل ایئر فورس کے ایک انگریز افسر کے ہاتھ میں تھی۔ اس انگریز کو پاک فضائیہ کے لیے امریکہ کی طرف سے پیش کیے جانے والے ری پبلک ایف ۸۴ تھنڈر جیٹ پسند تھے۔ اس کے مقابلے میں نور خان بہتر کارکردگی والے نارتھ امریکن ایف ۸۶ سیبر جیٹ طلب کر رہے تھے آخر بڑی کشمکش اور استعفے کی دھمکی کے مراحل سے گزر کر وہ اپنے مؤقف میں کامیاب ہو گئے۔ ۱۹۶۵ء کی جنگ میں نور خان کی اس پسند کے دور رس نتائج سامنے آئے۔

۱۹۵۰ء کے وسط میں نور خان نے رائل ایئر فورس اسٹاف کالج اینڈوور میں ایک کورس مکمل کیا۔ یہاں ایزر ویزمان بھی ان کا ہم جماعت تھا جو بعد میں ۱۹۶۷ء میں مشرق وسطیٰ کی جنگ کے دوران اسرائیلی ایئر فورس کا کمانڈر انچیف اور پھر اسرائیل کا وزیر دفاع مقرر ہوا۔ ایزر ویزمان اپنی سوانح حیات "آن ایگلز ونگز" میں نور خان کے بارے میں کہتا ہے ——— "وہ ایک ایسا شخص ہے جس کا مقابلہ کرنا ممکن نہیں اور مجھے خوشی ہے کہ وہ پاکستانی ہے، مصری نہیں!"

اس کورس کے بعد نور خان نے ماری پور میں اسٹیشن کمانڈر کی حیثیت سے پاک فضائیہ کو سیبر طیاروں سے لیس کرنے کے پروگرام کی نگرانی کی۔ یہ سیبر پاکستان پہنچنے والے اولین اعلیٰ کارکردگی والے جیٹ طیارے تھے۔ نور خان کی ولولہ انگیز قیادت میں پاکستانی پائلٹوں نے جلد ہی ان طیاروں پر قابو پا لیا۔ طیاروں پر اعتماد اور اپنی شاندار فنی مہارت کے ثبوت کے طور پر پاکستانی ہوا بازوں نے ٹائٹ فارمیشن میں سولہ طیاروں کی "گرہ" بنانے کا مظاہرہ کیا۔

۱۹۵۷ء میں جب ایئر مارشل اصغر خان پاک فضائیہ کے پہلے کمانڈر انچیف مقرر ہوئے تو نور خان نئے آپریشن گروپ کی تشکیل کے ذمہ دار تھے جس کی کمانڈ انہوں نے پشاور ہیڈ کوارٹر میں سنبھالی۔ وہ ۱۹۵۹ء میں حکومت پاکستان کی طرف سے قومی ایئر لائن پی۔ آئی۔ اے کے مینیجنگ ڈائرکٹر مقرر ہونے تک پشاور ہی میں رہے۔ انہوں نے پی آئی اے سے اپنی چھ سالہ وابستگی میں اس ادارے کو منفعت بخش مالی بنیادوں پر مستحکم کرنے میں شاندار کامیابی حاصل کی یہ کارنامہ جواب ایک تسلیم شدہ حقیقت ہے، ان کے قطعی فوجی پس منظر میں کچھ زیادہ ہی نمایاں اور اہم نظر آتا ہے۔

اپنی مخصوص عادت کے مطابق ۱۹۶۵ء میں پاکستان ایئر فورس کے کمانڈر انچیف کی حیثیت سے تقرری کے نوٹیفکیشن کے بعد نور خان نے پاکستان کے سب سے جدید جیٹ فائٹر پر تربیت حاصل کرنے کے لیے ایک کورس کا انتظام کیا۔ چھ سال تک عملی پرواز سے دور رہنے کے باوجود نور خان نے لاک ہیڈ ٹی ۳۳ پر تربیت حاصل کر کے سرگودھا میں میک ۲ لاک ہیڈ ایف ۱۰۴ اے اسٹار فائٹر اڑانا شروع کر دیا۔ یہ سفر انہوں نے دو نشستوں والے ایف ۱۰۴

(بی) اے کے ذریعے طے کیا۔ نور خان نے ایک سیبر بھی اڑایا۔ جلد ہی انہوں نے زبردست مہارت حاصل کرلی۔ اور فضا سے زمین پر نشانہ بازی میں سو فیصد نمبر حاصل کرکے تقریباً ناممکن کارنامہ انجام دیا۔ پاک فضائیہ میں یہ اپنی طرز کا پہلا واقعہ تھا۔ یہ ثابت کرنے کی خاطر کہ یہ محض ایک اتفاق نہیں تھا کمانڈر انچیف نے یہ کارنامہ ان دو طرز کے سیبر طیاروں پر دوہرایا جو ان دنوں پاک فضائیہ میں زیر استعمال تھے اور جب چین سے دوہرے مگروزنی جیٹ انجن والے مگ ۱۹۔ پاکستان پہنچے تو نور خان نے ان پر بھی یہی شاندار کامیابی حاصل کی۔

یہ کاک پٹ سے جارحانہ قیادت کا ایک انداز تھا۔ نور خان کو ۱۹۶۵ء کی جنگ کے دوران ایئر مارشل بنا دیا گیا۔ انہوں نے اپنے پائلٹوں کے لیے قابلِ تقلید نئے معیار قائم کرنے کی کوشش کرتے ہوئے پاک فضائیہ کے لیے سخت جارحانہ حربی حکمت عملی کی بنیاد رکھی اور اسی کے مطابق پاک فضائیہ کا حوصلہ بلند کیا۔ یہ اہم کارنامے نمایاں خطرات سے مبرّا بھی نہ تھے۔ پاکستان ایئر فورس میں شامل ہونے والے حربی طیارے کو آزمانے کی روایت برقرار رکھتے ہوئے جب کمانڈر انچیف نے مثلث نما بازو والے میراج پر اپنی پہلی پرواز میں انتہائی بلندی پر تیزی سے پلٹنا چاہا! تو ان کا طیارہ چرخی کی مانند گھومنے لگا۔ بغیر دُم والے طیارے کے لیے یہ کوئی اچھی حرکت نہ تھی۔ ونگ کمانڈر عالم نے جو ان کے سربراہ کی تعاقبی پرواز پر موجود تھے، خطرہ محسوس کرتے ہوئے ایئر مارشل سے بار بار ایجکٹ کر جانے کی درخواست کی۔ مگر نور خان نے سطح زمین سے ۵ یا ۶ ہزار فٹ کی بلندی پر چرخی کی طرح گھومنے والے میراج پر قابو پا لیا۔ اور اس طرح پاک فضائیہ کو ایک قیمتی نقصان سے بچا لیا۔ اسی طرح ایک اور موقع پر فضا سے زمین پر ٹھیک ٹھیک نشانہ لگانے کی عادت کے مطابق وہ لمبا غوطہ لگا کر ہدف سے بہت قریب آگئے۔ اس کا نتیجہ یہ نکلا کہ ان کے اپنے پھینکے ہوئے راکٹ کا ایک ٹکڑا اچھل کر ان کے طیارے کے انجن پر لگا اور انجن تباہ ہو گیا۔ خوش قسمتی سے اس وقت ایئر مارشل دوہرے انجن والے مگ ۱۹ پر پرواز کر رہے تھے۔

جان فریکر ایئر ہیڈ کوارٹر پشاور میں ایئر مارشل نور خان کے ساتھ

۱۹۶۵ء کی جنگ میں نور خان کے اہم کردار کی وہ داستان جو اگلے ابواب میں ابھر کر سامنے آئے گی، یہ ثابت کرتی ہے کہ ان کی قیادت کے بغیر پاکستان کا محفوظ رہنا ایک امرِ محال تھا۔ اور جب جنگ شروع ہوئی تو پاکستان کی دفاعی قوت میں پاک فضائیہ وہ واحد بازو تھا جو فوری طور پر جنگ آزمائی کے لیے مستعد تھا۔ ستمبر کے ابتدائی دنوں میں جب حکومت اور فیلڈ مارشل ایوب خان کی کابینہ سیاسی فالج کا شکار تھی۔ نور خان نے ہندوستان کی جارحانہ پیش قدمی کو روکنے کے لیے اپنے ان اختیارات کو بھرپور انداز میں اور انتہائی مؤثر طریقے سے استعمال کیا جو انہیں مکمل آزادیٔ عمل کے ساتھ عطا کیے گئے تھے۔

اس فضائی معرکے میں ان کا کردار اس لیے اور بھی زیادہ نمایاں ہو جاتا ہے کہ وہ چھ سال تک عملی فوجی زندگی سے دور رہے اور یکم ستمبر ۱۹۶۵ء کو جارحانہ کارروائیوں کے آغاز سے صرف چند ہفتے قبل ہی یعنی ۲۳ جولائی ۱۹۶۵ء کو انہوں نے پاکستان ایئر فورس کی کمان سنبھالی تھی۔ جنگ کے فوراً بعد انہوں نے پاک فضائیہ کی تنظیمِ نو کے لیے اہم اقدامات شروع کر دیئے تاکہ ان خامیوں کو دور کیا جا سکے جو معرکۂ ستمبر میں ظاہر ہوئی تھیں۔ ساتھ ہی اس جنگ کے بعد دونوں طرف امریکی اسلحہ کی فراہمی پر پابندی سے نمٹنے کے لیے انہوں نے پاک فضائیہ کو از سرِ نو لیس کرنے کی خاطر بڑی تعداد میں فرانس اور چین سے جنگی طیارے حاصل کرنے کا سلسلہ شروع کیا۔

اس کوشش میں انہوں نے لفٹ واف (جرمن فضائیہ) کے استعمال شدہ ۹۰ عدد اورینڈا۔ ایف سیبرز ایران کے راستے حاصل کرنے میں اہم کردار ادا کیا۔ یہ ان ۵۰ عدد مگ ۱۹، یا ایف ۶ لڑاکا بمبار طیاروں کے علاوہ تھے جو چین سے حاصل کیے گئے تھے۔ نور خان نے فرانس سے اعلیٰ کارکردگی والے ۲۵ عدد میراج ۳، اور میراج ۵ طیاروں کی خریداری کا بھی انتظام کیا۔ یہ پاک فضائیہ میں میراج کی شمولیت کا آغاز تھا۔ پاک فضائیہ کی حربی قوت میں ۲۸۰ جنگجو طیاروں کے اضافے سے اس کی طاقت میں تین گنا اضافے کے باوجود وہ مطمئن نہ تھے اس لیے نور خان ہوائی اڈوں اور راڈار تنصیبات کی ان خامیوں کو دور کرنے میں مصروف ہو گئے جو بالکل عیاں تھیں۔ اس مقصد کے لیے انہوں نے میانوالی مرید کے، حافظ آباد، جیکب آباد، بدین اور شور کوٹ (رفیقی) میں چھ ہوائی اڈوں کی تعمیر کا آغاز کیا اور اس کے ساتھ ہی دشمن کی آمد کی پیشگی وارننگ دینے والے کئی نئے مراکز بھی قائم کیے۔

۱۹۶۹ء میں پاک فضائیہ سے ریٹائرمنٹ سے پہلے نور خان نے تنظیمِ نو کا کام مکمل کر لیا۔ اور اس کے بعد صدر یحییٰ خان کے تحت انہوں نے مختصر عرصہ کے لیے ڈپٹی مارشل لا ایڈمنسٹریٹر اور گورنر مغربی پاکستان کے عہدوں پر کام کیا۔ انہوں نے سیاسی اختلاف کی بنا پر ان عہدوں سے علیحدگی اختیار کر لی۔ نور خان کو یحییٰ خان کے اندازِ فکر سے اختلاف تھا۔ نور خان نے ہمیشہ سیاسی تقرری سے گریز کیا اور اسی بنا پر آخر کار حکومتِ پاکستان کی مسلسل درخواست پر انہوں نے نومبر ۱۹۷۳ء میں پاکستان انٹرنیشنل ایئر لائن کا کنٹرول سنبھال لیا۔ انہوں نے پی آئی اے کو نہ صرف پاکستان کے بحرانی سیاسی اکھاڑے سے باہر رکھا بلکہ اس ادارے کی ساکھ کو مستحکم تجارتی بنیادوں پر بحال کر دیا۔ اس شاندار کامیابی کی شہادت اس نمایاں ترقی سے ملتی ہے جو پی آئی اے نے ان کی حالیہ پانچ سالہ نگرانی میں حاصل کی۔ ایک ایسے دور میں جب عام طور پر ایئر لائنیں کساد بازاری کا شکار تھیں۔ انہوں نے پی آئی اے کی آمدنی، مسافروں اور سفری طوالت میں تین گنا اضافہ حاصل کیا۔ اس کی مال برداری میں ۵۰ گنا اضافہ ہوا اور مسافر برداری کی گنجائش ۲۰۵ فیصد بڑھ گئی۔ جب نور خان نے ۱۹۷۳ء میں دوبارہ پی آئی اے کا انتظام سنبھالا تو ۷۴-۱۹۷۳ء کی مالی مدت میں اس ادارے کی عملی بچت صرف اٹھارہ لاکھ روپے تھی۔ ۱۹۷۸ء میں یہ رقم بڑھ کر ۲۶ کروڑ ۲۲ لاکھ روپے یا دو کروڑ ساٹھ لاکھ ڈالر تک جا پہنچی۔

"تقدیر جرأت مندوں کی حمایت کرتی ہے" یہ مقولہ نور خان کے خاندان کا دستور عمل قرار دیا جا سکتا ہے۔ کسی معمولی خراش کے بغیر پرواز کے دوران لاتعداد خطرات سے بچ نکلنے والے نور خان کا موت سے قریب ترین سامنا ۱۹۷۷ء کے آخر میں اس وقت ہوا جب انہوں نے اپنی عادت کے مطابق پی آئی اے کے ایک ایف ۲۷ فرینڈ شپ طیارے کو اغوا کرنے والے اس مسلح شخص پر تن تنہا قابو پانے کی کوشش کی جو کراچی ایئر پورٹ پر طیارے کے عملے اور مسافروں کو یرغمال بنائے ہوئے تھا۔ ہائی جیکر کو کئی گھنٹے تک سمجھانے کے بعد نور خان نے ایف ۲۷ کے چھوٹے سے کیبن میں ہائی جیکر کی پستول چھیننے کی کوشش کی اور اس مسلح شخص نے بہت ہی قریب سے نور خان پر گولی چلا دی گولی نور خان کی ریڑھ کی ہڈی سے تقریباً ایک سنٹی میٹر ہٹ کر لگی لیکن اس کے ساتھ ہی انہوں نے ہائی جیکر کو زیر کر لیا اور فوراً طیارے کے عملے نے اس پر پوری طرح قابو پا لیا۔ اس خطرناک کامیابی پر خوش نور خان جلد ہی صحت یاب ہو گئے اور اس کے ساتھ ہی ان کے اعزازات میں پاکستان کے ایک اور بڑے شہری اعزاز "ہلال شجاعت" کا اضافہ ہو چکا تھا۔ ۱۹۶۵ء کی جنگ میں نور خان کو فوج کا اعلیٰ اعزاز ہلال جرأت عطا کیا گیا تھا۔ اس طرح ایئر مارشل نور خان دونوں اعزاز حاصل کرنے والے واحد پاکستانی شہری ہیں۔

■■■

تعارف

پاک فضائیہ سے میری طویل واقفیت کا آغاز ۱۹۵۸ء میں اس وقت ہوا جب پرواز سے متعلق جریدے "ایروپلین" کے ملٹری ایڈیٹر کی حیثیت سے مجھے پاکستان ایئرفورس کے ہیڈکوارٹر اور ہوائی اڈوں کا تفصیلی دورہ کرنے کی دعوت دی گئی۔ یہ دعوت نامہ اس وقت مقرر ہونے والے پاک فضائیہ کے پہلے پاکستانی کمانڈر انچیف ایئر مارشل اصغر خان کی طرف سے تھا۔ وہ برطانوی حربی طیاروں سے اپنے سفر کا آغاز کرنے والی پاک فضائیہ کی اس نئی قوت کو مغربی دنیا سے متعارف کرنے کے لیے فکرمند تھے جو اسے امریکی ساز و سامان سے لیس کرنے کے بعد حاصل ہوئی تھی۔

یہ بات شروع ہی سے واضح تھی کہ پاک فضائیہ کی نئی قوت پر کمانڈر انچیف کا اعتماد بے معنی نہیں ہے۔ اور یہ بات اس وقت پایۂ ثبوت کو پہنچ گئی جب ماری پور میں ان کے سیبر اسکواڈرن نے دنیا میں پہلی بار ٹائٹ فارمیشن میں سولہ طیاروں کی گرہ بنائی اور "وی آئی پی" انکلوژر کے عین سامنے ہوائی اڈے کے وسط میں موجود ہدف پر بہت نیچی پرواز کرتے ہوئے مشین گن اور اصلی راکٹوں سے حملے کیے۔ اس مظاہرے کے موقع پر افغانستان کے بادشاہ مہمانِ خصوصی تھے۔"

دس دن کا یہ یادگار دورہ جو ایک لڑکھڑاتے ہوئے مگر وی آئی پی طرز پر آراستہ برسٹل فریٹر پر کیا گیا۔ شمال مغربی سرحدی علاقے کا دورہ تھا اس علاقے میں اب بھی بے چینی کے آثار موجود تھے۔ دورے میں رائل ایئرفورس کے سابق تاریخی ہوائی اڈے کوہاٹ اور میران شاہ بھی شامل تھے۔ میرے لیے اس دورے کی کچھ یادوں میں درۂ خیبر کی بنجر دیواروں کا فضائی نظارہ بھی شامل ہے جہاں کبھی رولز رائس، فیلکن، ایگل اور کسٹریل ایرو انجن کی گھڑگھڑاہٹ سنائی دیتی تھی۔ اور اب دوسری نسل کے ناکر فیوری ٹی۔ ۶۱ تربیتی طیاروں کے سنٹورس انجن کی گونج ابھرتی ہے۔

اس سے کہیں زیادہ دلکش اور یادگار پرواز شمالی علاقوں پر تھی۔ یہ پرواز جسے وادی کی کلاسیکی پرواز کہنا مناسب ہوگا کوہِ قراقرم کی بلندیوں اور گھاٹیوں کے درمیان دریائے سندھ کے اوپر سے گزرتی ہوئی سلسلۂ ہمالہ کے مغربی سرے پر واقع دریائے سندھ کے ماخذ کی سمت تھی۔ یہ گلگت کی طرف شمالی کشمیر کا خوبصورت حصہ ہے۔ ۱۳۰ ناٹ کی رفتار والے ہمارے برسٹل فریٹر کی عام سطح پرواز گیارہ ہزار فٹ تھی۔ اس کا مطلب یہ ہے کہ ہمیں اپنی سطح پرواز سے بلند و بالا پہاڑوں کے درمیان خطرناک وادیوں سے گزرنا تھا۔ ان پہاڑوں کی بلندی جو بڑھتی ہی چلی جاتی ہے نانگا پربت اور راکاپوشی کی بالترتیب ۲۶ ہزار فٹ اور ۲۵ ہزار ۵ سو پچاس فٹ پر ختم ہوتی ہے۔ جیسا کہ میں اس وقت بیان کر چکا ہوں۔ ہمارے اس دو گھنٹے کے سفر میں پہلے پائن کے درختوں سے ڈھکے ہوئے کچھ پہاڑ طیارے کے بازوؤں کے قریب سے گزرے لیکن جلد ہی چوٹیاں بلند ہونے لگیں اور چٹانوں کی عمودی دیواریں ہمارے دونوں طرف نیچے اور عقب میں پھیلتی چلی گئیں۔ کبھی کبھی پہاڑ اتنے قریب آجاتے کہ انہیں ہاتھ لگانا ممکن نظر آنے لگتا۔ جہاز کی دوسری کھڑکی سے چمکتی ہوئی برف میں ڈھکے ہوئے پائن کے درخت روایتی "کرسمس درخت" کی یاد دلا رہے تھے۔ کئی بار وادی کشادہ ہوگئی اور نیچے دور تک ریتلی سطح زمین پر دریائے سندھ بھورے رنگ کی پتلی سی ڈوری کی طرح بل کھاتا ہوا اپنے ماخذ سے آگے پھیلتا چلا جا رہا تھا۔ چند لمحوں بعد برف سے ڈھکی ہوئی چوٹیوں نے ہمارے چھوٹے سے جہاز کو چاروں طرف سے گھیر لیا اور شفاف و سرد ہوا میں یہ چوٹیاں شاہی وقار کے ساتھ ایک سلسلے کی شکل میں بڑھتی چلی جا رہی تھیں۔

موسم سرما میں شمالی کشمیر کے پہاڑی دیہات اور پشاور کے درمیان رابطے کا واحد ذریعہ فضائی فراہمیٔ رسد ہے۔ بشرطیکہ بادل راستہ نہ روکیں۔ لیکن پاک فضائیہ کے ہوا بازوں نے اپنی اعلیٰ مہارت کا مظاہرہ کرتے ہوئے چند سال قبل

جان فریکر اور ایئر مارشل نور خان

ہندوستانی لڑاکا طیاروں کے منڈلاتے ہوئے خطرے کے باوجود رات کی تاریکی میں سال کے بڑے حصے میں فراہمیٔ رسد کا سلسلہ برقرار رکھا۔

اس پہلے ہی دورے سے ثابت ہو گیا تھا کہ پاکستانی ایک نسل کی حیثیت سے ——— اور خاص طور پر وہ، جن کا تعلق پہاڑی قبائل سے ہے، فضا سے فطری لگاؤ رکھتے ہیں۔ ان کے اور فضا کے مزاج میں بڑی ہم آہنگی ہے۔ اس کی تصدیق ۱۹۶۵ء میں بائیس دن کی پاک بھارت جنگ کے واقعات سے بھی ہوتی ہے اور اسی جنگ کے بعد ۱۹۶۶ء میں پاک فضائیہ کے کمانڈر انچیف کی دعوت پر میں نے دوسرا دورہ کیا۔ اس وقت یعنی پاک فضائیہ سے میرے پہلے رابطے کے دس سال بعد اس کے کمانڈر انچیف ایئر مارشل نور خان تھے۔

اس موقع پر میری ذمہ داری ہندوستان سے ۱۹۶۵ء کی جنگ کے دوران پاکستان ایئر فورس کی کارگزاری کا ایک تفصیلی جائزہ مرتب کرنا تھا۔ جس کے لیے مجھے تمام دستیاب وسائل اور سرکاری تعاون فراہم کیا گیا۔ ایک بار پھر میں پاک فضائیہ کے تربیتی طیاروں، مددگار طیاروں جن میں سیسنا۔ ٹی ۳۷، نارتھ امریکن ٹی ۶، بیچ ٹریول ایئر اور دیگر ہیلی کاپٹروں میں پاک فضائیہ کے اڈوں کا دورہ کر رہا تھا۔ سرگودھا، جسے میں نے ۱۹۵۸ء میں تعمیر کے مراحل میں دیکھا تھا میری زیادہ تر سرگرمیوں کا مرکز رہا۔ یہاں میں نے پاک فضائیہ کے ان پائلٹوں کی یادیں ٹیپ ریکارڈر پر محفوظ کیں جو ۱۹۶۵ء کے معرکۂ پاکستان میں محاذ پر پیش پیش تھے ——— !

اور یہ سب کچھ ایک پائلٹ کی نگاہ سے دیکھنے اور سمجھنے کے لیے میں نے پاک فضائیہ کے دو نشستوں والے مگ ۱۵ یو۔ ٹی۔ آئی جیٹ تربیتی طیارے میں سرگودھا سے پرواز کی۔ پاک فضائیہ کی اس "نئی نسل" میں پرواز کے دوران ایک عشرے قبل پسٹن انجن والے فیوری کی آواز ماضی بعید کی آواز محسوس ہو رہی تھی چند ماہ بعد ۱۹۶۹ء کے آغاز میں اپنے کام کی تکمیل کے لیے پاکستان واپسی پر میں نے وادی کی پرواز کا دوبارہ لطف اٹھایا۔ لیکن اس بار قراقرم سے بہت بلندی پر پاک فضائیہ کے لاک ہیڈ سی۔۱۳۰ ہرکولیس میں چکلالہ کے ٹرانسپورٹ ونگ سے ——— مجھے ۱۹۶۵ء کی جنگ سے متعلق ریکارڈ دیکھنے کی اجازت دی گئی اور اس کے نتائج عام قاری کے مطالعہ کے لیے یہاں موجود ہیں۔

۱۹۷۲ء کے آغاز میں ایک بار پھر میں نے پاکستان کا دورہ کیا۔ اس بار ہندوستان سے ۱۹۷۱ء کی جنگ میں پاک فضائیہ کا جائزہ لینے کے لیے ——— لیکن یہ ایک علیحدہ داستان ہے۔

سرگودھا پر تیس (۳۰) سیکنڈ

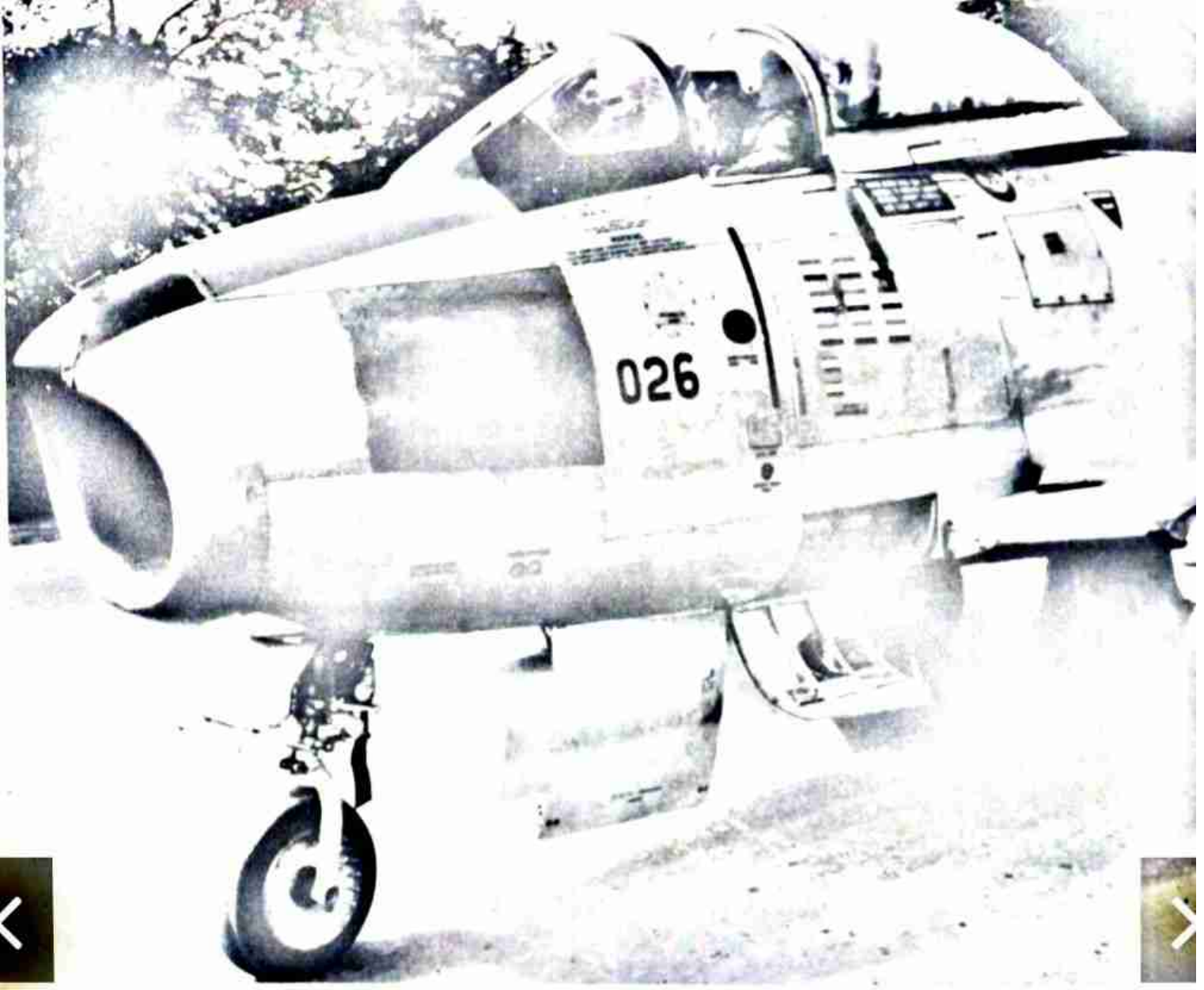
ونگ کمانڈر (حال گروپ کیپٹن) محمد محمود عالم پاکستان ایئر فورس کے ایک معمولی قد و قامت والے ہوا باز ہیں جو سیبر طیارے کی نسبتاً تنگ کاک پٹ میں بالکل گم ہو جاتے ہیں۔ لیکن ۱۹۶۵ء کی جنگ کے دوران اس پاکستانی اسکواڈرن کمانڈر نے فضائی جنگ کا ایک ایسا کارنامہ انجام دیا۔ جس کا ہم پلّہ کارنامہ جیٹ فضائی جنگ میں صرف چند ہی لوگوں نے انجام دیا ہوگا۔

بہت سے ہوا بازوں نے صرف ایک ہی جھڑپ میں فضا میں کئی کامیابیاں حاصل کی ہیں اور چند منٹ کے اندر اپنے سے بہتر کارکردگی والے دشمن کے پانچ طیارے تباہ کرنے سے متعلق ایم ایم عالم کے دعویٰ کے مساوی یا اس سے بہتر کارنامے انجام دیئے ہیں۔ لیکن مشکل سے صرف چند ہی ایسے ہوں گے جو تقریباً تیس سیکنڈ کے اندر تین حریفوں، یعنی ہندوستانی فضائیہ کے تین ہاکر ہنٹر طیاروں کو ٹھکانے لگانے کا دعویٰ کر سکیں۔

معرکہ میں شریک پاک فضائیہ کے ہوا بازوں کی عینی شہادت اور گن کیمرے کے فراہم کردہ ثبوت کے باوجود عالم کے دعوے کی تصدیق ایک مشکل کام تھا۔ اس معرکے کو دیکھنے والا اقریب ترین شخص خود عالم کا ونگ مین فلائنگ آفیسر مسعود اختر تھا۔ جو اپنے قائد کے عقب کی حفاظت کرتا ہوا پورے معرکے میں جونک کی طرح پیوست رہا۔ پاک فضائیہ کے سیبر طیاروں کی ایک اور ٹکڑی فلائٹ لفٹیننٹ بھٹی کی قیادت میں ہنٹر طیاروں کو اپنے ساتھ الجھانے کی کوشش کر رہی تھی۔ مگر عالم جو اس وقت اسکواڈرن لیڈر تھے، وہاں پہلے جھپٹ پڑے۔ عالم کے طیارے کے اوپر اسکواڈرن لیڈر عارف اقبال اپنے ایف ۔ ۱۰۴ اسٹار فائٹر میں سایہ فگن تھے۔ اور بڑی جھنجھلاہٹ لیکن بھرپور عقیدت کے ساتھ اس مختصر معرکے کو دیکھ رہے تھے۔

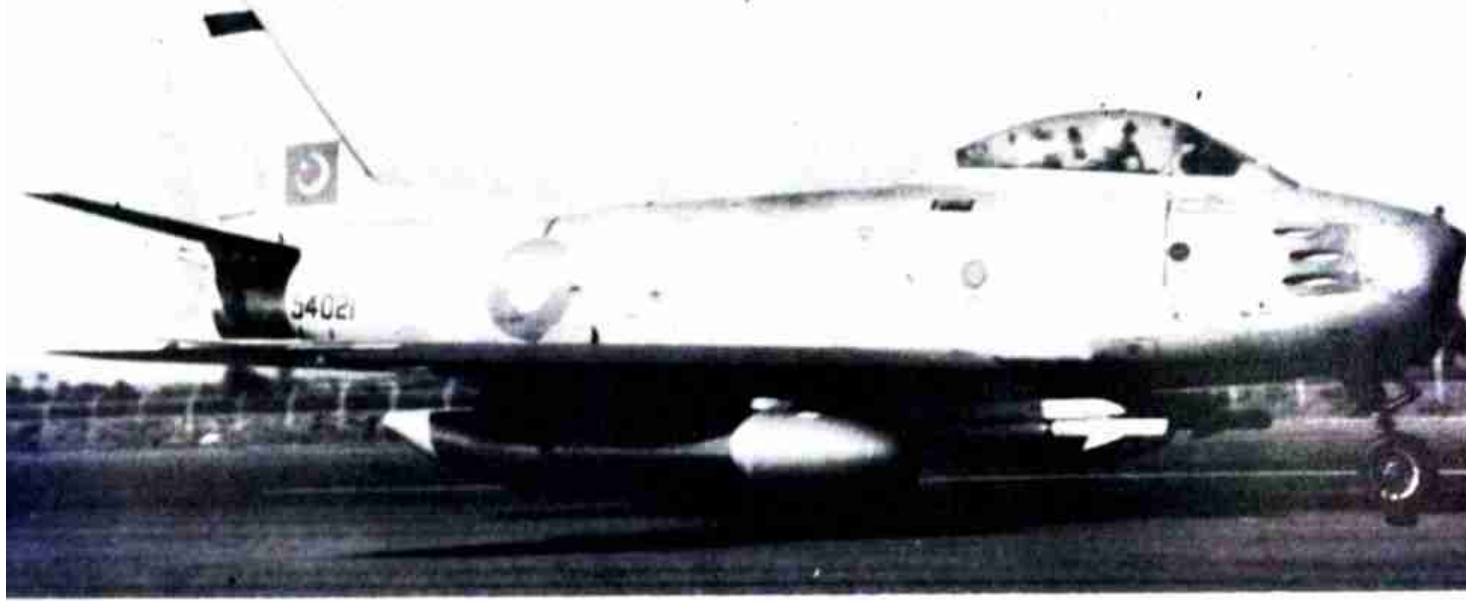
اسی بنیاد پر عالم کو شروع ہی سے پانچ ہنٹر طیارے تباہ کرنے کا اعزاز ملا

حالانکہ پاکستانی سرحد کے اندر سانگلہ ہل اسٹیشن سے دو یا تین میل کے فاصلے پر صرف دو طیاروں کے ڈھانچے ملے۔ اطلاع کے مطابق ان کے پائلٹوں کی لاشیں ناقابل شناخت حد تک جل چکی تھیں۔ ان میں سے ایک ہندو اور ایک سکھ تھا۔ معرکے کا مقام سرگودھا کے ہوائی اڈے سے تیس میل مشرق میں اپنی سرحد کے اندر، ہندوستانی سرحد سے صرف ۵۵ میل کے فاصلے پر تھا یعنی جیٹ رفتار پر صرف سات یا آٹھ منٹ کا راستہ! پاک ہند جنگ کے دوسرے دن فضائی معرکے میں صحیح نقصان کا علم تو صرف ہندوستانی حکومت ہی کو ہے لیکن یہ حقیقت ہے کہ اس ابتدائی معرکے میں پاک فضائیہ کو عددی برتری رکھنے والے حریف پر جو سبقت حاصل ہوئی اس نے پاک فضائیہ کی حربی صلاحیت اور حوصلے میں بے پناہ اضافہ کیا۔

جب اگست ۱۹۶۵ء میں کشمیر کے سوال پر پاکستان اور ہندوستان کے درمیان خطرناک کشیدگی نے مکمل جنگ کی صورت میں پھٹ پڑنے والے دھماکے کی شکل اختیار کر لی تو امریکن میچول ایڈ کے تحت ملنے والے امریکی طیاروں سے لیس پاک فضائیہ کو ایک ایسے حریف کا سامنا تھا جو اعلیٰ تربیتی صلاحیت کے ساتھ عددی برتری کا حامل اور برطانوی جنگی طیاروں سے لیس تھا۔ اس وقت پاک فضائیہ کی حربی صف بندی میں عملی اقدام کے قابل ۹۲ عدد ایف ۔ ۸۶ سیبر اور آٹھ عدد سیبر مینٹی نینس یونٹوں میں اوورہال اور مرمت کے مراحل میں موجود تھے۔ اس کے علاوہ بارہ عدد لاک ہیڈ ایف ۔ ۱۰۴ اسٹار فائٹر جن میں دو غیر مسلح ایف ۱۰۴ بی دو نشستوں والے ٹرینر تھے، ۲۵ عدد مارٹن بی ۔ ۵۷ جیٹ بمبار جن میں کئی دشمن کی حربی طاقت کا جائزہ لینے والے آلات سے لیس کر دیئے گئے تھے، زمینی حملوں اور دشمن کی حربی طاقت کا جائزہ لینے کے لیے لیس کیے جانے والے بارہ عدد ٹی ۔ ۳۳ طیارے بھی شامل تھے۔ ان کل ۱۴۱ عدد طیاروں کو ۹ اسکواڈرن

۹ ہندوستانی طیاروں کو تباہ اور ۲ کو نقصان پہنچانے والے اسکواڈرن لیڈر ایم ایم عالم کا ایف - ۸۶ ایف ۳۵ - این اے کم تر رفتار کی کارکردگی کے لئے نصب سلیٹ کے ساتھ۔

اسکواڈرن لیڈر محمد محمود عالم ۱۹۶۵ء کی معرکہ آرائی کے دوران اپنے محبوب سیبر ایف۔ ۸۶ ، ایف۔ ۳۵ این اے کے ساتھ۔

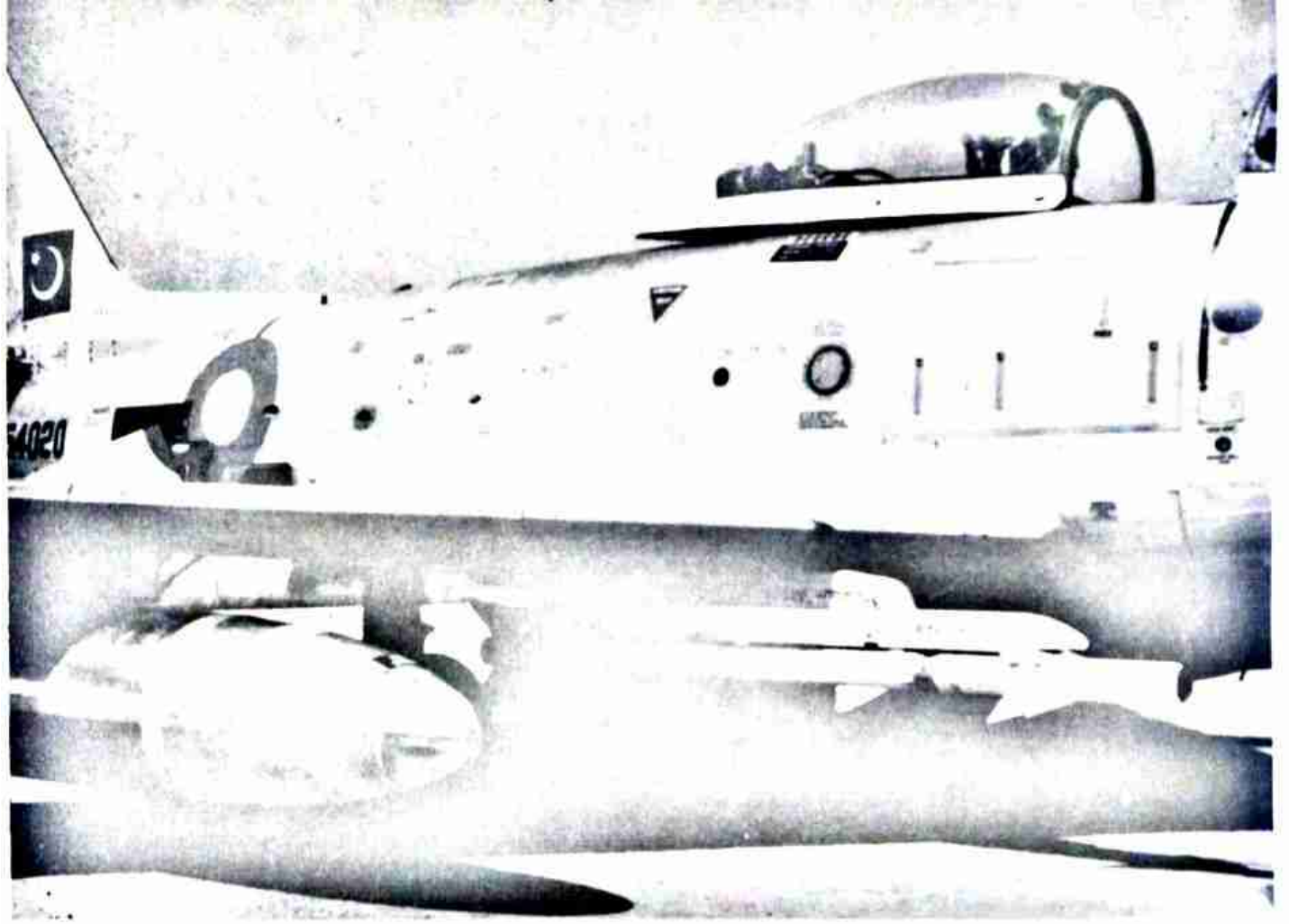
میں تقسیم کیا گیا تھا۔ اور یہ مغربی پاکستان میں ایک دوسرے سے کافی فاصلے پر فت ئم کارروائی کے قابل صرف تین ہوائی اڈوں پر متعین تھے۔ اس فضائیہ کی معاونت کے لیے تیس عدد تربیتی ٹرانسپورٹ طیارے اور ہیلی کاپٹر موجود تھے۔

اس کے مقابلے میں اس وقت ہندوستانی فضائیہ کی طاقت کم از کم ۷۷۵ طیاروں پر مشتمل تھی جو ۲۹ اسکواڈرن میں منظم تھے۔ اس کے ساتھ ہی ہندوستانی فضائیہ اپنے طے شدہ منصوبے پر عمل کر کے اپنی طاقت ۴۵ اسکواڈرن تک بڑھانے کی صلاحیت رکھتی تھی۔ انڈین ایئرفورس کے پانچ سو سے زائد جنگی طیارے صفِ اوّل کے جیٹ تھے جن سے ۲۰ لڑاکا اور تین بمبار اسکواڈرن ترتیب دیئے گئے تھے۔ اور ہر ایک اسکواڈرن کے لیے سولہ

طیارے فراہم کیے گئے تھے۔ ان میں دس عدد میگ - ۲ مِگ ۲۱، برطانیہ سے حاصل کیے ہوئے ۱۱۸ عدد ہنٹر ۵۶ اور خود ہندوستان کے تیار کردہ ۸۰ عدد نیٹ کے علاوہ ۸۰ عدد ڈاسولٹ میسٹیر، ۵۶ عدد ڈاسولٹ اوراگن ۱۳۲ عدد پرانے ویمپائر، ۵۲۰ عدد بی (۱) کینبرا - ۵۸ بمبار اور ۷ عدد کینبرا پی آر ۵۷ جائزہ لینے والے طیارے شامل تھے۔

اس طرح جنگی طیاروں کے اعتبار سے پاک فضائیہ پر انڈین ایئرفورس کو چار اور ایک کے تناسب سے برتری حاصل تھی۔ اور اگر انڈین ایئرفورس کے ۱۹۱ عدد ٹرانسپورٹ طیاروں اور ۸۴ عدد ہیلی کاپٹروں کو شامل کرلیا جائے تو پاک فضائیہ اور انڈین ایئرفورس کا تناسب بالترتیب ایک اور پانچ ہوجاتا ہے۔ اور یہ نکتہ بھی اہم ہے کہ طاقت کے تناسب کا اندازہ کرنے کے لیے پاک فضائیہ کی مکمل فہرست کے مقابلے میں صرف انڈین ایئرفورس کے ان طیاروں کو شمار کیا گیا جو سرگرم عمل تھے۔

مثال کے طور پر ہندوستان کو سودیت یونین سے پہلی بار چھ عدد مِگ ۲۱ فروری ۱۹۶۲ء میں ملے تھے۔ اسکے بعد مزید چھ عدد ۱۹۶۴ء کے آخر میں فراہم ہوئے اور ۱۹۶۵ء میں اٹھارہ عدد مگ ۲۱ ملے لیکن اگست ۱۹۶۵ء میں بھارتی فضائیہ کی طاقت کا اندازہ کرتے وقت چندی گڑھ کے ہوائی اڈے پر صرف دس عدد مگ ۲۱ "مستعد" شمار کیے۔ لیکن حقیقت تو یہ ہے کہ انڈین ایئرفورس کی صرف یہ میگ ۲۱ حربی قوت، سرگودھا ہوائی اڈے پر موجود پاکستان کے کل دس ایف ۱۰۴ اے اسٹار فائٹر کے برابر تھی۔

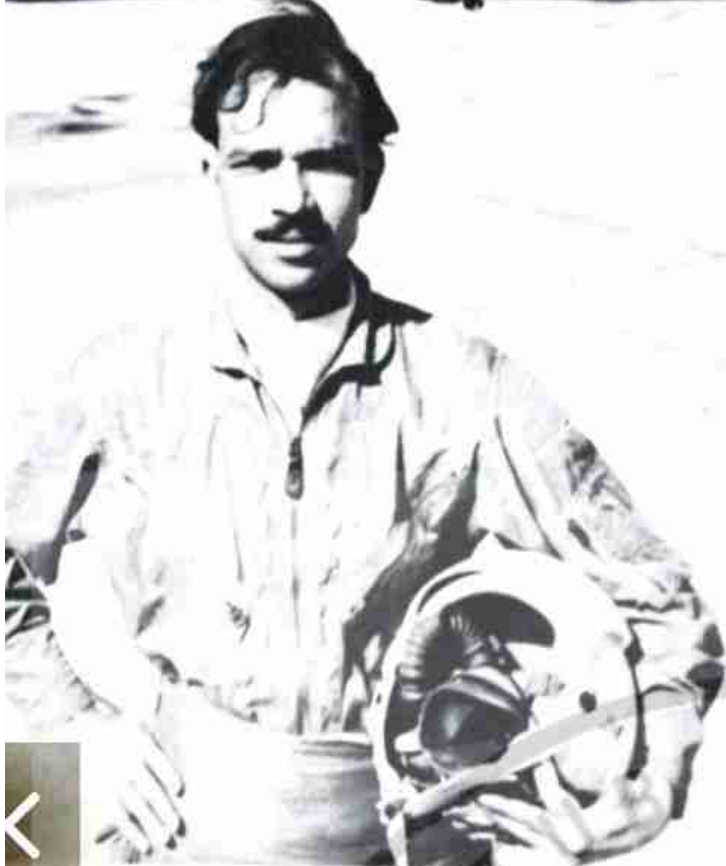
اسی طرح پاک فضائیہ کے سوا ایف ۸۶ سیبر ہندوستان کے ۱۱۸ ہنٹرز کے ہم پلّہ تو تھے لیکن پاکستان میں بعض حلقوں کا خیال تھا کہ کافی پرانے یہ نارتھ امریکن طیارے ہندوستانی فضائیہ کے نسبتاً جدید، زیادہ طاقتور اور بھاری اسلحہ سے لیس برطانوی ساخت کے "ہنٹرز" کا مقابلہ نہیں کر سکیں گے۔ پاک فضائیہ کے زیادہ تر سیبرز میں مناسب تبدیلیاں کرکے انہیں ایف ۸۶، ایف ۴۰ این اے کے معیار کا بنا دیا گیا تھا۔ حالانکہ اس وقت بھی کچھ ایف ۸۶، ایف ۳۵ طرز کے سیبرز پاک فضائیہ میں خدمت انجام دے رہے تھے۔ ان دونوں طرز میں اہم فرق یہ ہے کہ ایف ۳۵ عام طور پر "اکڑے ہوئے بازو والے" کہلاتے ہیں۔ ان کے بازوؤں میں آسانی سے راہ بنانے والی "لیڈنگ ایج سلیٹ" نہیں ہوتی جبکہ ایف ۴۰ میں "لیڈنگ ایج سلیٹ" کے ساتھ بازوؤں کی اضافی کنار بھی موجود ہوتی ہے جس کی مدد سے یہ طیارے زیادہ بلندی پر جا سکتے ہیں اور ان کی نقل و حرکت بہتر ہوجاتی ہے۔ اور بھی کچھ معمولی فرق ہوتا ہے جس کا تعلق "ایلیویٹر ایمپوسیٹر" اور عقبی فیوزیلیج سیکشن سے ہے۔ سیبر کے معیار میں یہ تبدیلی بعد میں طاقتور ہنٹر سے مقابلے کے وقت ایک اہم عنصر ثابت ہوئی۔

ہندوستانی فضائیہ کی اس یک طرفہ برتری کے مقابلے میں پاک فضائیہ اپنی تمام اگلی صفوں کی اعلیٰ معیاری قیادت، قومی بقا کو لاحق خطرے سے ابھرنے والا عزم، اعلیٰ تربیت اور بڑا اعتماد و تجربہ ہی پیش کرسکتی تھی۔ فنی اعتبار سے انڈین ایئرفورس کے خلاف استعمال کے لیے پاک فضائیہ کے پاس کم از کم ایک ترپ کا پتّہ تھا۔ ۲۵ فیصد سے کم سیبر، اور حقیقت میں ۲۲ عدد ایف ۸۶ ہی فضا سے فضا میں مار کرنے والے سائڈ ونڈر میزائل سے لیس تھے لیکن جنگ کی شدت میں ہندوستانی فضائیہ کو یہی محسوس ہوا ہوگا کہ اس نے جس ایف ۸۶ سیبر کا سامنا کیا اسے سائڈ ونڈر سے لیس پایا۔ پاک فضائیہ کو سائڈ ونڈر کا ایک اور اہم فائدہ تھا۔ اس میزائل کی مدد سے پاک فضائیہ ہنٹر کے مقابلے میں سیبر کی کم رفتار اور کم تر بلند پرواز کی خامیوں کو جزوی طور پر دور کرنے میں کامیاب ہوگئی۔ اپنی اعلیٰ کارکردگی کی بناء پر انڈین ایئرفورس کے ہنٹر

بازوؤں کے نیچے وسطی حصّے میں دو جی اے آر۔ ۸ فضا سے فضا میں مار کرنے والے سائڈونڈر میزائلوں کے اضافے سے ایک لڑاکا بمبار طیارے کی حیثیت سے نارتھ امریکن سیبر کی کارکردگی میں بہت بہتر اضافہ ہوگیا۔

اسکواڈرن لیڈر عالم کا شکار ہندوستانی فضائیہ کا ایک ہنٹر ۵ ' اپنچ کی براؤننگ مشین گن کی گولیوں سے ٹینک میں سوراخ ہو جانے کے بعد آگ میں لپٹا ہوا زمین کی طرف گر رہا ہے۔

معرکے سے نکل جانے میں اپنی مرضی کے مالک تھے لیکن سائڈونڈر کی دو میل دور تک مار نے ہنٹر کی اس فنی برتری کو کم کر دیا۔ اگر ہنٹر مقابلے میں پھنس گئے تو پھر انہیں ایف ۸۶ کی مسلط کردہ شرائط ہی پر جنگ لڑنی پڑی۔ اور سیبر کو اس کی کم رفتار والی لاجواب حکمت عملی کے استعمال کا موقع دینا پڑا۔

پاک ہند جنگ کے آغاز کے بعد دوسرے دن اس وقت یہی صورت حال تھی۔ جب ۳۲ سالہ محمد محمود عالم اسکواڈرن نمبر ۱۱ کی کمان کرتے ہوئے سرگودھا پنجاب کے مرکزی آپریشنل اڈے سے تقریباً ایک درجن سیبر اڑا رہے تھے اگلی صف کے اس واحد بڑے اڈے پر پاک فضائیہ کی تقریباً تمام لڑاکا فورس جمع تھی۔ اس لیے پاکستان ایئر فورس اس اڈے پر انڈین فضائیہ کے حملے کے

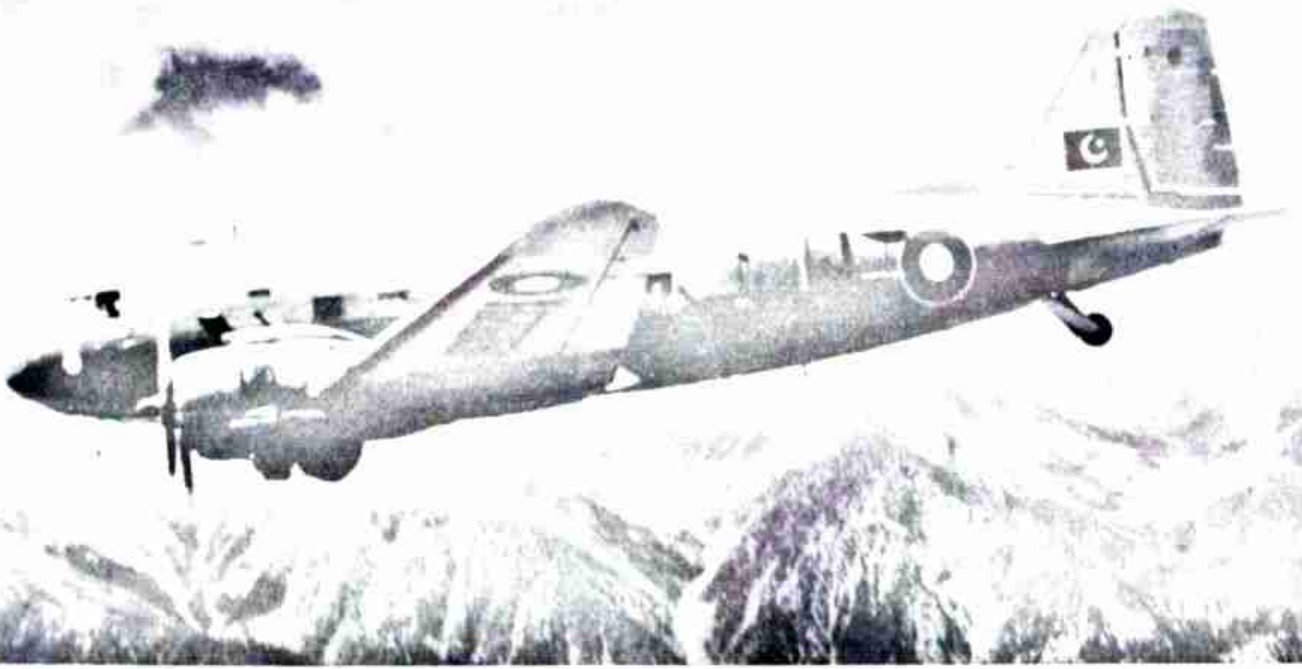
ونگ کمانڈر کے عہدے پر ترقی پانے کے بعد محمد محمود عالم نے ۱۹۶۵ء کی جنگ کے بعد پاکستان کو ملنے والے ایک ۔۲ میراج ۔۳ پی پر اپنے لاثانی جٹ حربی تجربے اور جنگی نظریات کو زیرِ عمل لانے کے قابل ہو گئے

خطرے کا بھرپور احساس رکھتے ہوئے پوری طرح مستعد تھی اور خاص طور پر اس لیے بھی کہ ایک دن پہلے ہی پاکستانی پائلٹوں نے بوقتِ غروبِ آفتاب اپنے حریف ہوائی اڈوں پر حملوں سے فضائی جنگ کا آغاز کیا تھا۔

رات کے وقت دونوں طرف سے کینبرا بمبار ایک دوسرے کے اڈوں پر بم برساتے رہے تھے۔ پاک فضائیہ اپنی پہلے دن کی کامیابی سے کسی غلط فہمی میں مبتلا نہیں تھی اسے یقین تھا کہ اصل خطرہ دن کی روشنی میں لڑاکا طیاروں کے حملے سے ہے۔ یہی وجہ ہے کہ ۷ ستمبر کے سورج کی کرنوں نے ابھرنے سے پہلے ہی اسکواڈرن لیڈر عالم اور ان کے چند ساتھی پائلٹوں کو پیٹیوں سے کسے ہوئے اپنے سیبرز کی کاک پٹ میں رن وے کے مستعدی والے سرے پر چوکس پایا۔ تاکہ جیسے ہی پاکستانی راڈار اور نگرانی والے شعبے سے انڈین ایئر فورس کے طیاروں کی آمد کی اطلاع ملے تو جوابی اقدام کے لیے فوری پرواز کر سکیں۔

اگلی صف کے کسی ہوائی اڈے پر نیچی پرواز کرنے والے جیٹ طیاروں کی آمد کی وارننگ کا انتظار کرنا ایک عیاشی ہے۔ سرگودھا پر پہلے ہی حفاظتی طیاروں کا گشت جاری تھا۔ لیکن انڈین ایئر فورس کی آمد کی پہلی اطلاع ان چھ عدد میسٹیر (۱۷ - اے) طیاروں کا نظارہ تھا جو سورج کی طلوع ہوتی ہوئی کرنوں کے ساتھ درختوں کے اوپر صبح ساڑھے پانچ بجے اپنے حملے کا آغاز کرنے آ رہے تھے۔ ان کا نیوی گیشن معیاری تھا اور طیارے، ایندھن کے ذخیرے اور دیگر اہم ہدف قیمتی انعامات کی طرح ایک بڑے ہوائی اڈے پر ان کے نیچے پھیلے پڑے تھے۔ پاک فضائیہ کے بہت سے طیاروں کو فوجی انداز سے چھپا کر کھڑا کیا گیا تھا لیکن پھر بھی حربی ضرورت کے پیشِ نظر بہت سے طیارے فوری اقدام کے لیے رن وے کے آخری سرے پر "عمل مستعدی" کے پلیٹ فارم پر قطار بند کھڑے تھے۔ سرگودھا کے دفاع کے لیے ہلکے "اک اک" توپخانے کا مناسب انتظام تھا مگر ہوائی اڈے کے گرد صرف تین طیارے حفاظتی گشت پر محوِ پرواز تھے کہ سرگودھا کا ہوائی اڈہ اچانک ہندوستانی فضائیہ کی زد میں آ گیا۔ اب یہ اڈہ حملہ آوروں کے رحم و کرم پر تھا۔

زمین پر سیبر اور اسٹار فائٹر طیاروں کی کاک پٹ میں کسے ہوئے پاکستانی پائلٹ بڑی بے بسی سے میسٹیر طیاروں کو ایک ہزار یا پندرہ سو فٹ کی بلندی پر صف بندی کے ساتھ آتے ہوئے دیکھ رہے تھے۔ حملہ آوروں نے ہوائی اڈے کے خالی ٹارمک پر اپنے اسلحہ کی بارش کر دی۔ پہلے انہوں نے اپنے بازوؤں کے نیچے لگے ہوئے راکٹ چلانے کے بٹن دبائے۔ لیکن کچھ راکٹ تو طیاروں کے بازوؤں سے خول سمیت ہی ہوائی اڈے پر برس پڑے۔ اس طرح کے کچھ مسخ شدہ خول اب بھی پاک فضائیہ کے پشاور میوزیم میں موجود ہیں۔ اس خول باری کے بعد حملہ آوروں نے اپنی واحد تیز رفتار جھپٹ کے ساتھ نشانہ بنے بغیر ۳۰ ملی میٹر دہانے والی توپوں کے منہ کھول دیئے۔ یہ طیارے سرگودھا کے ہوائی اڈے کو ایک معمولی خراش لگائے بغیر جنوب مغرب کی طرف نکل گئے لیکن وہ سب اتنے خوش قسمت نہ تھے۔ ان میں سے ایک دفاعی طیارہ گن توپ کی لپیٹ میں آ گیا اور دیگر دو گشتی پرواز پر موجود اسٹار فائٹر کی ۲۰ ملی میٹر والی گن توپ کا نشانہ بن گئے۔

دن کی روشنی میں ہندوستانی فضائیہ کے اس پہلے حملے کے فوراً بعد اسکواڈرن لیڈر عالم اور ان کے نمبر ۲ فلائنگ آفیسر مسعود اختر دیگر دو ایف ۸۶ اور ایک اسٹار فائٹر کے ساتھ ہوائی اڈے کے دفاعی گشت کے لیے پندرہ ہزار فٹ کی بلند پرواز پر روانہ ہو گئے۔ پانچ منٹ کے اندر ہی گراؤنڈ کنٹرول نے انہیں ہندوستان کی طرف سے آنے والے حملہ آوروں کی سمت جانے کی ہدایت کی۔ ابھی وہ مشرق کی طرف دس پندرہ میل ہی گئے تھے کہ انہیں فوراً واپس آنے کی ہدایت ملی کہ ہندوستانی سرگودھا کے اوپر پہنچ چکے ہیں۔ یہ صبح چھ بجکر دس منٹ کا وقت تھا۔ ایف ۸۶ کی حفاظتی پرواز پر موجود ایف ۱۰۴ کے اسکواڈرن لیڈر عارف اقبال کو اس معرکے میں شرکت کا موقع نہ مل سکا۔ لیکن انہوں نے شروع سے آخر تک سارا معرکہ اپنی آنکھوں سے دیکھا۔ وہ کہتے ہیں:

"میں پندرہ ہزار فٹ کی بلندی پر ہوائی اڈے کے گرد چکر لگا رہا تھا کہ میں

تقسیم کے بعد ۱۹۴۷ء میں اپنے قیام کے وقت پاک فضائیہ کو سب سے پہلے ملنے والے سازوسامان میں ایک یا دو ڈگلس سی ۔ ۴۷ ڈکوٹا شامل تھے جو رائل انڈین ایئر فورس سے منتقل کئے گئے تھے یہ طیارے آزاد کشمیر میں پاکستانی چوکیوں کے لئے وادی کی پرواز میں استعمال کئے گئے

نے رن وے کے اوپر چار ہنٹر طیارے دیکھے جو جنوب مغرب کی طرف بڑھ رہے تھے۔ مجھے یہ علم نہیں تھا کہ وہ اپنا حملہ مکمل کر چکے تھے یا نہیں۔ میں نے اپنے رابطے کو آواز دی۔ فلائٹ لفٹیننٹ بھٹی اڈے سے دس میل دور جنوب مغرب میں گشت کر رہے تھے۔ اور عالم جنوب کی طرف مزید پانچ میل آگے تھے۔ میں نے ہندوستانی طیاروں پر نظر رکھتے ہوئے ان کی طرف غوطہ لگایا۔ اس وقت تک یہ طیارے بھٹی اور عالم کے علاقے سے گزر چکے تھے۔ عالم اور بھٹی نے بھی رابطہ قائم کر رکھا تھا۔ بھٹی کے طیارے کا ایندھن والا ٹینک بے کار ہونے لگا اس لیے بھٹی کو معرکے سے ہٹنا پڑا۔ لیکن اسکواڈرن لیڈر عالم اور ان کے دستِ راست نے ہنٹر طیاروں کا تعاقب جاری رکھا۔ یہ ہنٹر ۴۸۰ ناٹ کی رفتار سے پرواز کر رہے تھے۔ انہوں نے ابھی تک اپنے ڈراپ ٹینک بھی جدا نہیں کیے تھے۔"

"میری نظر اس وقت اصل معرکے پر پڑی جب آگ کا ایک گولہ زمین کی طرف گرتا ہوا دکھائی دیا۔ میں نے اندازہ لگایا کہ یہ پانچواں ہنٹر ہوگا۔ جب عالم نے اپنے دائیں طرف دو ہنٹر طیاروں کو نشانہ بنالیا تو ہندوستانیوں نے اشارہ دیا میں نے اپنے ریڈیو ٹرانسمیٹر پر ان کی کچھ گفتگو سنی۔ حالانکہ ہم یو ایچ ایف (الٹرا ہائی فری کوئنسی) اور وہ وی۔ ایچ۔ ایف (ویری ہائی فری کوئنسی) پر تھے۔ مگر میرا خیال ہے کہ یہ فری کوئنسی کی ہم آہنگی کی وجہ سے ہوا اور میں نے ان میں سے ایک کو یہ کہتے ہوئے سنا "بشیرو نمبر ۲ نشانہ بن گیا ہے۔" اسکواڈرن لیڈر عالم اس وقت جوش میں آگئے۔ ان کے مائک کا بٹن دبا ہوا تھا۔ وہ اپنے دستِ راست سے کہہ رہے تھے ——— "بچ کر رہو مگر میرے ساتھ ساتھ چلو۔" اس کے بعد بھی انڈین ہوابازوں نے اپنے طیاروں کو ہلکا کرنے کے لیے ایندھن کے فالتو ٹینک گرانے کی کوئی کوشش نہیں کی۔ اگر وہ ایسا کر لیتے تو انہیں اپنی رفتار تیز کر کے سیبر سے بچ نکلنے کا موقع مل جاتا یا پھر وہ تیزی سے مختلف سمتوں میں راستہ تبدیل کر لیتے لیکن جب وہ موڑ پر آئے تو اسکواڈرن لیڈر عالم تیسرا طیارہ گرا چکے تھے۔ اور فوراً ہی باقی بچنے والی جوڑی پر جھپٹ رہے تھے۔ عالم نے اپنے چوتھے شکار پر تقریباً آٹھ سو فٹ کے فاصلے سے حملہ کیا۔ اور آخری شکار پر اس سے بھی قریب سے نشانہ لیا۔"

اس معرکے سے متعلق عالم کا بیان کچھ زیادہ بہتر عکاسی کرتا ہے۔

"جیسے ہی ہمیں خطِ مستقیم پر سرگودھا واپس طلب کیا گیا۔ اختر نے رابطے پر آواز دی ——— "چار ہنٹر"۔ اور میں نے دیکھا کہ ہندوستانی فضائیہ کے چار ہنٹر طیارے ہمارے ہوائی اڈے پر حملہ کے لیے غوطہ لگا رہے ہیں۔ میں نے اپنی زمینی طیارہ شکن توپوں کے درمیان سے گزر کر ان پر حملے کے لیے غوطہ لگانے سے پہلے ہی اپنے فالتو ایندھن کے ٹینک گرا کر طیارے کو ہلکا کر لیا۔ (زیادہ تر جیٹ طیارے اپنے بازوؤں کے نیچے فاضل ایندھن کے ٹینک لے کر چلتے ہیں اور معرکے میں شرکت کے وقت انہیں گرا کر اپنا بوجھ کم کر لیتے ہیں) لیکن اسی لمحے میں نے اپنے عقب میں دو ہنٹر دیکھے اس لیے میں نے اپنے سامنے والے چار ہنٹروں کو نظر انداز کر دیا اور اپنے عقب میں موجود جوڑی پر حملے کے لیے پلٹ پڑا۔ ان ہنٹر طیاروں نے سرگودھا پر حملے کی کوشش ترک کر دی اور مجھ پر جھپٹ پڑے اور عقبی جوڑے نے مجھ پر حملہ کر دیا۔ اس مرحلے پر میں ان سے کہیں زیادہ تیز رفتاری سے پرواز کر رہا تھا۔ میرا خیال ہے کہ کم از کم پانچ سو ناٹ کی رفتار تھی۔ اس لیے میں نے نشانہ خطا کرنے سے گریز کی خاطر بلندی کا رخ کیا اور جیسے ہی وہ ہندوستان کی طرف بڑھے۔ ان کے عقب میں پہنچنے کے لیے پلٹ آیا۔

میں نے آخری ہدف کو منتخب کیا اور اس کے عقب میں غوطہ لگا کر میں بہت نیچے تک چلا آیا۔ ہنٹر اپنی تیز رفتاری کی وجہ سے سیبر کو پیچھے چھوڑ سکتا ہے۔ اس کی رفتار صرف پچاس ناٹ زیادہ ہے لیکن اس کی پیش رفتاری کہیں زیادہ بہتر ہے اس لیے یہ تیزی سے فرار ہو سکتا ہے۔ میں غوطہ لگا رہا تھا اس

لیے میری رفتار بھی بہت تیز تھی لیکن وہ میری توپ کی زد سے دور تھا اس لیے میں نے فضا سے فضا میں مار کرنے والے دو عدد جی اے آئی ۸ سائڈ وِنڈر میزائل میں سے ایک اس پر فائر کر دیا۔ (سائڈ وِنڈر کی خوبی یہ ہے کہ یہ نشانہ بنائے جانے والے طیارے کے جیٹ انجن کی حدت کی لہروں کے ذریعے اپنے نشانے پر پہنچتا ہے لیکن کبھی کبھی جب بہت کم بلندی سے فائر کیا جائے تو زمین سے پھینکے جانے والے توپ کے گولوں کی حدت کی لہروں سے متاثر ہو کر نیچے کی طرف چلا جاتا ہے) اس حالت میں ہم بہت نیچے تھے۔ اور میں نے دیکھا کہ یہ میزائل اپنے ہدف کے پاس سے گزر کر زمین پر جا گرا۔

سرگودھا کے اس علاقے میں بہت سے ہائی ٹینشن تار پھیلے ہوئے ہیں۔ ان میں سے کچھ سو سے ڈیڑھ سو فٹ بلند ہیں۔ اور جب میں نے دیکھا کہ دو ہنٹر ان تاروں سے بچنے کے لیے بلند ہو رہے ہیں تو میں نے اپنا دوسرا سائڈ وِنڈر فائر کر دیا۔ یہ میزائل میرے سامنے سے گزرا مگر میں نے اسے نشانے پر لگتے ہوئے نہیں دیکھا۔ اس کے بعد دوسری بات جو مجھے یاد ہے وہ یہ کہ میں ایک ہنٹر کے اوپر سے گزر رہا تھا اور جب میں نے پیچھے دیکھا تو اس کے کاک پٹ کا خول غائب تھا اور طیارے میں پائلٹ موجود نہیں تھا۔ غالباً وہ اپنے طیارے سے ایجکٹ کر گیا تھا اور پھر میری نظر اس پائلٹ پر پڑی۔ وہ پیراشوٹ کے ذریعے نیچے آ رہا تھا۔ یہ پائلٹ جسے بعد میں قیدی بنا لیا گیا۔ انڈین ایئر فورس کے ہنٹر اسکواڈرن کا کمانڈر اسکواڈرن لیڈر اونکار ناتھ کاکر تھا۔

دیگر پانچ ہنٹر میری نظر سے اوجھل ہو گئے تھے لیکن میں سوچ رہا تھا کہ شاید وہ اپنی رفتار سست کر دیں (پانچ ہنٹر طیاروں کے مقابلے میں اس وقت صرف دو سیبر برسرِ پیکار تھے) میرے پاس کافی ایندھن موجود تھا میں انہیں پکڑنے کے لیے ۵۰/۶۰ میل تک جا سکتا تھا۔ ہم نے دریائے چناب پار کیا تو میرے دستِ راست نے مجھے آواز دی — "ہنٹر سامنے موجود ہیں" اور میں نے بھی انہیں دیکھ لیا تھا۔ پانچ ہنٹر حربی صف بندی کی شکل میں سو

رائل پاکستان ایئر فورس نے ۱۹۴۹ء میں رائل ایئر فورس کے سابق چند ہینڈلی پیج ہیلی فیکس بی ۱۶ حاصل کر کے اسکواڈرن نمبر ۱۲ کو بمبار اور ٹرانسپورٹ کارروائی کے لیے لیس کیا گیا ان میں سے چھ یہاں ایئرٹیک لیمٹڈ پر نظر آ رہے ہیں ان میں سے کچھ مکمل پرسنل ہرکولیس پاور پلانٹ سے چلنے کے لیے بم سے جانے والے خصوصی ... سے آراستہ کیے گئے۔

یا دو سو فٹ کی بلندی پر تقریباً ۴۸۰ ناٹ کی رفتار سے جا رہے تھے۔ جب میں اتنے قریب پہنچا کہ گن سے نشانہ لے سکوں تو انہوں نے مجھے دیکھ لیا۔ وہ سب کے سب بلند ہوتے ہوئے تیزی سے مڑے اور ایک ہی رخ پر منتشر ہو گئے اس طرح ایک نیم قطار کی شکل میں ایک دوسرے کے پیچھے آ گئے۔ یہ بے شک ان کی بڑی غلطی تھی۔ اگر کسی کو دھمکی دی جائے یعنی دشمن کا لڑاکا طیارہ تین ہزار فٹ سے کم فاصلے پر آ پہنچے تو طیارے کی بھرپور صلاحیت کو استعمال کرتے ہوئے راستہ بدل دینا چاہیئے۔ ایسی بحرانی صورتِ حال میں یہی ایک روائتی قاعدہ ہے اس حکمت عملی سے صف بندی ختم ہو جاتی ہے اور طیارہ نہ صرف حملے کی زد سے نکل جاتا ہے بلکہ اسے تعاقب کرنے والے کی گرفت سے نجات بھی مل جاتی ہے لیکن ہندوستانی فضائیہ کے ایک حصے نے دوسرے رُخ پر آ کر ہمارے حملے کو "شکنجے" میں لینے کے بجائے ہمارے سامنے ایک قطار میں رہنے کا فیصلہ کر لیا۔

یہ سب کچھ بہت تیزی سے ہوا۔ ہم سب پوری قوت کے ساتھ رُخ بدل رہے تھے۔ ہماری قوت ثقل سے کچھ زیادہ! بس تقریباً سیبر کے قطعی درست لے۔ ہم راڈار گن کی شست کی حد کے عین مطابق تھی۔ اور میرا خیال ہے کہ جیسے ہی ہم نے بارہ درجے فی سیکنڈ کی رفتار سے ۲۷۰ درجے کا موڑ مکمل کیا۔ چاروں ہنٹر نشانہ بن چکے تھے۔ میں نے ہر بار ٹھیک ٹھیک نشانہ لگانے کے لیے ہنٹر کی کنوپی پر شست باندھی۔ پوری جنگ میں ہماری نشانہ بازی کا زاویہ ہمیشہ بہت تنگ رہا۔ تقریباً ۳۰ ڈگری سے بھی کم! کوریا کی کچھ جنگی فلموں میں دکھائے جانے والے مناظر کے برخلاف ہماری جنگ میں کوئی بھی طیارہ سیدھی سطح پر اڑان کے دوران نشانہ نہیں بنایا گیا۔

عام طور پر آواز کی رفتار سے قریب تر تیز پرواز کرنے والے جیٹ لڑاکا طیاروں سے ٹھیک ٹھیک نشانہ لگانا مشکل کام ہوتا ہے۔ ایسی حالت میں جبکہ تیز رفتاری کے ردِ عمل میں آپ کا ایک ایک عضو پانچ گنا بھاری محسوس ہو رہا ہو، صحیح پرواز کا محض تصور ہی کیا جا سکتا ہے۔ اس کے باوجود ۱۹۶۵ء کی مختصر جنگ کے دوران تین جھڑپوں میں ۹ عدد حریف طیاروں کو ٹھکانے لگانے کے دعویدار عالم کا کہنا ہے کہ اسے اپنے کسی مدِ مقابل پر دو سے زیادہ بار فائر نہیں کھولنا پڑا۔

"میں نے نصف سیکنڈ تک مسلسل فائر کا مختصر طریقہ اپنایا ہے۔ پہلا برسٹ تو صرف ایک ہلکی سی جھلک ہوتی ہے۔ لیکن چھ مشین گنوں سے بیک وقت خارج ہونے والی گولیوں کا یہ نمونہ مدِ مقابل کے ایندھن ٹینک میں سوراخ کر دیتا ہے تاکہ اس سے "مٹی کا تیل" بہنے لگے۔ ۷ ستمبر کے معرکے میں جیسے ہی ہم نے رُخ موڑا تو میں نے ابھرتے ہوئے سورج کی روشنی میں اپنے پہلے وار کے نتیجے میں حریف کے ٹینک سے ایندھن ابلتے ہوئے دیکھا۔ اس کے بعد تو اس ایندھن کو شعلوں میں تبدیل کرنے کے لیے صرف نصف سیکنڈ کی بوچھاڑ کی ضرورت تھی۔ اور جیسے ہی ہنٹر آگ کا گولہ بنا میں نے اگلے طیارہ پر نشانہ باندھ لیا۔ سیبر اپنی ۵۰ء۰ انچ دہانے والی چھ عدد مشین گنوں میں ۱۸۰۰ راؤنڈ ایمونیشن لے کر چلتا ہے۔ اس طرح وہ پندرہ سیکنڈ تک گولیاں چلا سکتا ہے۔ اس ایمونیشن میں ہر چوتھی یا پانچویں گولی بکتر شکن ہوتی ہے۔ اور بقیہ ایچ آئی۔ ای۔ یعنی شدید دھماکہ خیز آتش گیر مادہ۔ حالانکہ ہمارے پاس گولیوں کی گنتی پر ضائع کرنے کے لیے وقت نہیں تھا۔ پھر بھی مجھے یقین ہے کہ اس معرکے کے بعد اپنا نصف ایمونیشن بچا لایا۔

اس جوابی حملے کا پانچواں شکار دھواں اگلنے لگا اور تقریباً ایک ہزار فٹ کی بلندی پر اپنی پشت پر پلٹ گیا۔ میں سمجھا کہ وہ "پیسے" کی طرح لڑھکنا چاہتا ہے نچلی سطح پر پرواز کے دوران مدِ مقابل کی یہ حرکت بہت خطرناک ہوتی ہے بشرطیکہ سامنے والے طیارے میں موجود شخص یہ جانتا ہو کہ وہ کیا کر رہا ہے۔ میں بھی تقریباً اپنی پشت پر پلٹ گیا۔ لیکن مجھے احساس ہوا کہ میں اس کے ساتھ نہیں ٹھہر سکوں گا اس لیے میں نے پوزیشن بدلی اور طیارے کو "نوز ڈاؤن" کرتے ہوئے جب میں نے فائر کیا تو فاصلہ بہت کم تھا۔ تقریباً چھ سو فٹ! اور اس کا طیارہ میرے سامنے بھک سے اڑ گیا۔ ان چاروں میں سے کوئی بھی پائلٹ ایجکٹ نہیں کر پایا اور چاروں ہلاک ہو گئے۔

عالم سے سوال کیا گیا کہ یہ کس طرح ممکن ہے کہ جیٹ طیاروں کی ایک ایسی فارمیشن جسے سینئر اور تجربہ کار پائلٹ (تین اسکواڈرن لیڈر اور تین فلائٹ لفٹیننٹ) اڑا رہے ہوں، اپنی عددی برتری یعنی ایک کے مقابلے میں تین ہونے کے باوجود کم تر کارکردگی والے طیاروں کا نشانہ بن جائیں؟ اس پر عالم نے کہا:

"ہنٹر کے پائلٹوں کو بھی اس پر یقین نہیں آئے گا۔ میں نے خود بھی انگلینڈ میں ہنٹر اڑائے ہیں۔ وہ اعلیٰ کارکردگی والے طیارے ہیں۔ لیکن میں سمجھتا ہوں کہ سیبر ایف ۸۶، ان سے بہتر ہیں۔"

حقیقت میں سیبر کے پاس راستہ بدلنے کی ناقابلِ یقین حد تک اعلیٰ صلاحیت موجود ہے۔ حالانکہ فلیپ کی حرکتوں کے ساتھ عام حالت میں اس طیارے کی رفتار ۹۰ ناٹ تک ہے لیکن آپ نیچے کی طرف جھک کر طیارے کو موڑتے ہوئے اس کی رفتار ۸۰ ناٹ تک کم کر سکتے ہیں اور نیچے آتے ہوئے ایک مخصوص حکمت عملی کے ساتھ تو رفتار اور بھی کم ہو جاتی ہے لیکن کسی معرکے میں سیبر کو سو یا ایک سو بیس ناٹ پر استعمال کرنا ایک عام معمول ہے لیکن اگر

نوٹ (جنگ کے بعد ہندوستانی رپورٹ کے مطابق، ۷ ستمبر کے معرکے میں ہنٹر طیاروں کے دو پائلٹ لاپتہ قرار دیئے گئے۔ یہ اسکواڈرن لیڈر ایس بی بھگوت اور فلائٹ لفٹیننٹ جے ایس بتارا تھے۔ ان کے علاوہ رپورٹ میں پانچ پائلٹوں کا نام ہے جن میں سے ایک کے علاوہ سب ہی نامعلوم تاریخوں میں فضائی معرکوں کے دوران ہلاک بتائے گئے ہیں)

آپ ــــ ہنٹر میں اسی رفتار پر عقبی نلیپ استعمال کریں تو اس کا نتیجہ مختلف نکلے گا۔ ایف ۸۶ کا کنٹرول سسٹم قطعی بے نقص ہے۔ لیکن افسوس کہ اس کی تھرسٹ کچھ اور بہتر نہیں لیکن اگر آپ ایک سیبر میں بیٹھ کر اپنے حریف کو وقت پر دیکھ لیں تو پھر آپ کا مدمقابل نہ تو معرکے سے فرار ہو سکے گا اور نہ ہی آپ کو زیر کر سکے گا۔

عالم نے کہا کہ میرا بھی یہی خیال ہے کہ اعشاریہ پانچ انچ دہانے والی مشین گن معرکے میں قریب آجانے والے حریف کے لیے ایک بہترین ہتھیار ہے۔ لیکن اگر تمام ہنٹر ایک ہی رخ پر منتشر نہ ہوئے ہوتے تو پھر میں مشکل میں پھنس جاتا۔ دشمن نے اپنی اس حرکت سے معرکے کا رخ موڑنے کی صلاحیت گنوا دی۔ چھٹا اور آخری ہنٹر غائب ہو گیا۔ لیکن بعد میں ہمیں معلوم ہوا کہ انجن کی خرابی کی وجہ سے اس کا پائلٹ ایجکٹ کر گیا تھا۔

ہنٹر کے مقابلے میں سیبر کی اعلیٰ کارکردگی کے بارے میں تمام لوگ ونگ کمانڈر عالم کے ہم خیال نہیں ہیں۔ یہاں تک کہ پاک فضائیہ کے بہت سے ہوا باز بھی جنہوں نے رائل ایئر فورس کے ساتھ ہنٹر اڑائے ہیں، مختلف رائے پیش کرتے ہیں اور ہنٹر کو جو سیبر کی پہلی پرواز کے چار سال بعد فضا میں بلند ہوا، بہتر قرار دیتے ہیں۔ ونگ کمانڈر عالم اپنے محبوب سیبر کو بہتر ثابت کرنے کے لیے اس کی فنی خصوصیات بیان کرنے پر تیار تھے۔ ان کا کہنا ہے کہ راستہ بدلتے وقت یکساں قوتِ ثقل کے استعمال پر سیبر کے مقابلے میں ہنٹر کی رفتار جلد کم ہو جاتی ہے اور اس کی وجہ ہنٹر کے بازوؤں اور وتر کا تناسب ہے جس کی بناء پر طیارے کی رفتار کم کرنے کے لیے زیرِ استعمال قوت میں اس کی حرکت کے مساوی تناسب سے معکوس اضافہ ہوتا ہے۔ دیگر الفاظ میں جتنی رفتار کم ہوگی طیارے کی سست رفتاری برقرار رکھنے کے لیے اتنا ہی قوت میں اضافہ ہوگا۔

عالم اس بات کو تسلیم کرتے ہیں کہ دباؤ (وزن) کے تناسب سے ہنٹر بہتر طیارہ ہے۔ ۱۹ ہزار پونڈ وزنی اس طیارے کا رولس رائس ایون ۲۰۳ انجن دس ہزار پونڈ کی تھرسٹ کا اہل ہے جبکہ ۱۵ ہزار پونڈ وزنی سیبر ایف ۸۶ کا جنرل الیکٹرک جے ۴۷ ٹربو جیٹ انجن صرف چھ ہزار پونڈ کے تھرسٹ کا اہل ہے۔ عالم کے خیال میں ہنٹر کی سست روی کے عمل میں اس کی یہ برتری زائل ہو جاتی ہے۔ اس کا مطلب یہ ہے کہ کسی رخ پر مڑتے ہوئے ہنٹر سیبر کے مقابلے میں زیادہ تیزی سے رفتار ضائع کرتا ہے اور ہنٹر کے تھرسٹ کی فاضل قوت اس کے کام نہیں آتی۔ اس لیے رُخ موڑتے وقت میں آہستہ آہستہ ہنٹر کے قریب تر ہو تا گیا۔ اس مرحلے پر ہنٹر کی رفتار ۴۵۰ ناٹ سے گھٹ کر صرف ۲۴۰ ناٹ رہ گئی۔ انہیں مجھ سے فرار اختیار کرنے کے لیے سات گنا قوتِ ثقل استعمال کرنا پڑتی۔ اسی وجہ سے وہ ایک کے بعد ایک میری زد میں آتے چلے گئے۔

عالم سے سوال کیا گیا کہ کیا کسی جھڑپ کے آخری مرحلے پر طیارے سے زیادہ کاک پٹ میں موجود شخص کی صلاحیت اثر انداز ہوتی ہے؟

"بے شک پرواز کی انفرادی صلاحیت بہت اثر ڈالتی ہے۔ جنگ میں شرکت کے وقت میرے پاس ایف ۸۶ کی پرواز کے چودہ سو گھنٹوں کا تجربہ تھا۔ یہ وسیع تجربہ ہے۔ ایک اور ہوا باز کے ساتھ میں پاک فضائیہ میں نشانہ بازی میں ستر فیصد نمبر حاصل کرنے کا معیار قائم کر چکا ہوں۔ میں پورے وثوق سے کہہ سکتا ہوں کہ پاک فضائیہ کا معیار دنیا کی کسی بھی اچھی ایئر فورس کے معیار سے کسی طرح کم نہیں ہے۔

ہمارے بہت سے پائلٹ تبادلے کی بنیاد پر انگلینڈ اور دیگر ممالک جاتے رہے ہیں۔ وہاں سے واپسی پر وہ فخر سے دعویٰ کرتے ہیں کہ انہوں نے حربی مشقوں میں اپنی مہارت کو ان ممالک کے بہترین ہوا بازوں کے معیار کے برابر قائم رکھا۔ میں یہ نہیں کہہ سکتا کہ ہم پاکستانی فطری طور پر زیادہ جنگجو ہیں لیکن، ہم قلابازی، نشانہ بازی اور فضائی معرکے پر زیادہ زور دیتے ہیں۔

یہی چند وجوہات ہیں جن کی بناء پر پاکستان ایئر فورس کو ہندوستانی فضائیہ پر غلبہ حاصل ہو گیا لیکن حریف کی عددی برتری کو اس طرح اکھاڑ پھینکنے کے لیے پرواز کی اعلیٰ صلاحیت کے علاوہ بھی کچھ درکار ہے۔ یہ اہم ترین عنصر ۱۹۶۵ء کی جنگ میں ابتداء ہی سے پاکستان کے اندازِ عمل کا بلا تردید ایک کلیدی نقطہ رہا۔ ونگ کمانڈر عالم نے تفصیل سے اس قومی نقطۂ نظر کی وضاحت کرتے ہوئے کہا:

"ہم اپنے جذبہ ایمان کے تحت لڑ رہے تھے۔ قومیت کا وہ تصوّر جو آپ کے پاس مغرب میں ہے ابھی ہم پر طلوع نہیں ہوا۔ ہم ان سے، جو ہمارے طرزِ حیات کو تباہ کرنا چاہتے تھے، مسلمانوں کی طرح لڑے۔ ہم شدید تفکرات اور اکثر خوف کے لمحات سے بھی دو چار ہوئے۔ لیکن ہمیں اپنے مقدر پر بھروسہ اور مقصد پر یقین کامل ہے۔ مشکل حالات میں یہی سب کچھ ایک آدمی کا سہارا ہوتا ہے اور ایمان ہماری تائید کرتا ہے۔ ان پاکستانی عوام کے لیے جو اسلامی جمہوریہ کی حیثیت سے ملک کے وجود کو معمولی بات نہیں سمجھتے، یہی سب سے اہم قوّت تحریک ہے۔

اور جیسا کہ ونگ کمانڈر عالم نے بیان کیا۔

"ہم اوّل درجے کے مسلمان نہ بھی ہوں تب بھی، ہم سب پاکستانی اللہ پر ایمان رکھتے ہیں اور اس بات پر یقین رکھتے ہیں کہ وہی ہمارا محافظ ہے۔ یہ یقین کہ میری زندگی اللہ کے ہاتھ میں ہے اور میں اعلیٰ مقاصد کے لیے سرگرم عمل ہوں، مجھے خوف سے نجات دلانے کے لیے کافی ہے۔ جنگ کے بھرپور آغاز سے پہلے ہی، ہم تین چار پائلٹوں کو ہندوستان میں آدم پور کے ہوائی اڈے پر حملے کے لیے ہدایات دی گئی تھیں۔ ان ہدایات میں کہا گیا تھا کہ ہماری انٹیلی جینس رپورٹ کے مطابق اس اڈے پر ۴۰ طیارے کھڑے ہیں۔ ہم نے کوئی شکوہ نہیں کیا۔ لیکن، ہم سب جانتے تھے کہ یہ مشن ہمارے لیے آخرت کا سفر ہو سکتا ہے اور اسکواڈرن لیڈر رفیقی جیسے ساتھی کے لیے واقعی یہ سفر آخرت ثابت ہوا۔ میں نے ایک پائلٹ کو بلایا اور اپنی ماں کے نام ایک مختصر خط اس کے حوالے کرتے ہوئے کہا ـــــ "میں شادی شدہ نہیں ہوں۔ اگر میں واپس نہ آ سکوں تو یہ خط میری ماں کو پہنچا دینا"۔ میں صرف یہ جانتا تھا کہ حکم کی تعمیل کرنا ہے

اور کچھ نہیں۔ جب ہم واپس آئے تو مجھے محسوس ہو رہا تھا کہ کوئی ایسی طاقت ہے جو ہم سے بہت بڑی ہے وہی ان تمام چیزوں کی محافظ ہے۔"

۱۹۶۵ء کی جنگ کے دوران بار بار ایسے واقعات رونما ہوئے جن سے ونگ کمانڈر عالم کے ایمان کو تازگی نصیب ہوئی۔ مثال کے طور پر ۴ ستمبر کو جموں میں ہندوستانی فضائیہ کے ہوائی اڈے کے خلاف ایک نیچی پرواز والے مشن کے دوران شہر کے مضافات سے گزرتے ہوئے ان کے سیبر کی کنوپی اچانک زمینی فائر سے پاش پاش ہو گئی۔ "یہ واقعہ اس وقت پیش آیا جب میرا طیارہ درختوں کے اوپر ۴۲۰ ناٹ کی رفتار سے پرواز کر رہا تھا۔" وہ اسے یاد کرتے ہوئے کہتے ہیں۔

"ایک لمحہ پہلے میں خود کو بہت محفوظ سمجھ رہا تھا۔ اور دوسرے ہی لمحے ایسا محسوس ہوا کہ بس اب دنیا فنا ہونے والی ہے۔ جب کنوپی تباہ ہو جائے تو پھر کاک پٹ کے نیچے سے گرد کا طوفان یلغار کرتا ہے اور یہ سلسلہ دس سے پندرہ سیکنڈ تک جاری رہتا ہے۔ اس گرد و غبار سے میں تقریباً اندھا ہو گیا۔ اس کے بعد میں نے سوچا ——— "اے پاک پروردگار کیا میں جنگ کے آغاز سے پہلے ہی قیدی بنا لیا جاؤں گا؟" میں نے پاکستان کی طرف مختصر راستہ اختیار کرنا چاہا ہی تھا کہ میری نظریں ہندوستانی توپ خانہ رجمنٹ کی گولہ باری کے دھوئیں پر پڑیں سولہ توپیں چھمب کی طرف سے گولے برسا کر دریا پار کرنے میں ہمارے لیے رکاوٹ ڈال رہی تھیں۔ کاک پٹ کے اندر ابھرنے والے شور کی وجہ سے میں اپنے "ونگ مین" سے بھی بات نہیں کر سکتا تھا۔ اس لیے میں نے اپنا طیارہ بلند کیا اور اشارے سے اپنے ساتھی کو بتایا کہ میں حملہ کرنے جا رہا ہوں۔ میں نے دو بار اوپر سے گزر کر ہندوستانی توپ خانے پر گولیاں برسائیں یہاں تک کہ میری مشین گنیں زیادہ گرم ہو جانے کی وجہ سے جام ہو گئیں۔"

"میں ایک ہزار فٹ کی بلندی پر چلا گیا۔ اور پھر اچانک میرا خوف غائب ہو گیا۔ مجھ پر ایک عجیب کیفیت طاری ہو گئی۔ میں نے فیصلہ کیا کہ ایسی حالت میں جب کہ میری مشین گنیں جام ہیں اگر دشمن کے طیارے نے حملہ کیا تو میں اپنا طیارہ اس سے ٹکرا دوں گا۔ لیکن میں بحفاظت واپس پہنچ گیا۔ پھر جنگ کے دوران دوبارہ مجھ پر ایسی کیفیت طاری نہیں ہوئی۔"

"چھ ہنٹر طیاروں کے ساتھ معرکے کے بعد میرے احساسات یک لخت عجیب مایوسی سے دوچار ہو گئے۔ وہ سارا جوش و خروش ... یہ سب کچھ زیادتی تھی ... مجھے کوئی خوشی نہیں تھی۔ ایک جونیئر افسر کی حیثیت سے فضائی معرکوں کی داستانوں کو پڑھ کر مجھے کچھ زیادہ مسرت کی توقع تھی۔ لیکن یہ مسرت میرے احساسات سے غائب تھی۔ صرف ہلاکت خیزی میں جوش اور خوشی کی کوئی بات نہیں۔ جب میں گولیاں چلا رہا تھا تو میرا نشانہ آدمی نہیں طیارہ تھا۔ ہم نے بڑی بے رحمی سے گولیاں چلائیں لیکن ہمارا ارادہ کسی انسان کو قتل کرنا نہیں تھا۔ ایک ہندوستانی ہنٹر کے ڈھانچے سے پائلٹ کا بٹوہ ملا۔ اس شخص کا تعلق میرے اپنے آبائی شہر کلکتہ سے تھا۔ اس کے بٹوے میں اس کی بیوی اور بچوں کی تصاویر تھیں۔ یہ دیکھ کے مجھے بہت دکھ ہوا اور میں بڑا اداس ہو گیا۔ مجھے نہیں معلوم کہ ہلاکت کو کبھی اخلاقی طور پر جائز قرار دیا جائے گا یا نہیں لیکن میں نے اپنے وطن کے دفاع کے لیے یہ کام کیا تھا ایک فرد کی حیثیت سے نہیں۔ اور جب میں سرگودھا کے ہوائی اڈے پر اترا تو مجھے صرف یہ یاد ہے کہ میں اللہ کا شکر ادا کر رہا تھا۔"

پاکستان کے لیے ۱۹۶۵ء کی جنگ کا یہی مزاج تھا۔ پرعزم انداز میں نفرت کے بغیر جنگ جس میں ایمان اور اتحاد کے جذبے نے درپیش مشکلات کو یکسر نظر انداز کر دیا۔

■■■

پاک فضائیہ منزل بہ منزل

ویسے بھی قسمت کی ستم ظریفی ہے کہ ۱۹۶۵ء میں پنجاب کی فضاؤں میں ایک دوسرے کے خلاف برسرِپیکار ہونے والی دونوں فضائی افواج برطانوی راج کے زمانہ کی رائل انڈین ایئرفورس ہی کے بطن سے پیدا ہوئیں۔ پاکستان اور ہندوستان کی فضائیہ کے بہت سے سینیئر افسروں نے رائل انڈین ایئرفورس کی نگرانی میں پرواز کا سبق حاصل کیا۔ ان میں سے کئی نے دوسری جنگِ عظیم کے دوران ایک ہی اسکواڈرن میں کارہائے نمایاں انجام دیئے۔ لیکن ۱۹۴۷ء میں ہندوستان کی تقسیم کے بعد ان کے راستے بدل گئے۔ ہندو سکھ اور دیگر اقلیتی فرقوں کے اراکین نے انڈین یونین کی فضائیہ کا انتخاب کیا۔ جبکہ مسلمانوں نے نئی تخلیق شدہ مملکت پاکستان کی نوزائیدہ فضائیہ میں شرکت کی۔ بدقسمتی سے ہندوستان اور پاکستان کے درمیان تقسیم ہند کے بحران سے پیدا ہونے والی سیاسی اور مذہبی رقابت کی آگ آزادی کے بعد بھی ۱۹۶۵ کی بھرپور معرکہ آرائی کی شکل میں اپنے نقطۂ عروج کو پہنچنے تک سلگتی رہی۔

۱۹۴۷ء میں دونوں ملکوں کے درمیان رائل انڈین ایئرفورس کے ساز و سامان کی تقسیم کی ذمہ داری افواج کی تشکیلِ نو کمیٹی کی ذیلی فضائیہ کمیٹی کے ذمہ تھی۔ جس کی بنیاد رائل انڈین ایئرفورس کے ۹۰ فیصد ہندوؤں اور غیر مسلموں پر تھی حالانکہ ساز و سامان کی تقسیم میں جغرافیائی عوامل پر بھی غور کیا گیا اور اس بنیاد پر پاکستان رائل انڈین ایئر فورس میں موجود دس اسکواڈرن اور برطانوی آلات میں صرف ۲۰ فیصد، پانچ ہوائی اڈے ۲۲۰ افسر اور ۲۱۱۲ نان کمیشنڈ افسر حاصل کر سکتا تھا۔ پاکستان کو درپیش نئی ذمہ داریوں کے پیشِ نظر یہ سب کچھ نہ ہونے کے برابر تھا۔ ان ذمہ داریوں میں شمال مغربی سرحد کے ۱۰۰۰ میل طویل قبائلی علاقے پر گشت کے علاوہ ہندوستان کے ساتھ ۲ ہزار میل طویل سرحد کا دفاع اور مغربی پاکستان سے ہندوستان کی وسعت کے مطابق گیارہ سو میل دور تقسیم شدہ صوبہ بنگال اور صوبہ آسام کے ضلع سلہٹ کی مشرقی سرحدوں کا دفاع بھی شامل تھا۔

پاکستان کی نئی ایئرفورس کے لئے ۲ فائٹر اسکواڈرن قطعی ناکافی تھے اور ہندوستانی نمائندوں کی مخالفت کے باوجود فضائیہ کی تشکیلِ نو کی ذیلی کمیٹی کی جدوجہد سے رائل انڈین ایئرفورس میں شامل دو میں سے ایک ٹرانسپورٹ اسکواڈرن کی منتقلی پر رضامندی ظاہر کر دی گئی۔ حقیقت میں ڈگلس سی۔ ۴۷ طیاروں کے ساتھ صرف ایک ٹرانسپورٹ اسکواڈرن کی تشکیل ہو پائی تھی اور یہ ہندوستان نے اپنے پاس رکھ لیا۔ اس لئے جب اگست ۱۹۴۷ء میں رائل انڈین ایئرفورس کے وہ افسر جنہوں نے پاکستان کا انتخاب کیا تھا' آگرہ پہنچے تو پاکستان کو ملنے والے کل ساز و سامان میں ایک ناقابلِ استعمال ڈکوٹا پر مشتمل ایک یونٹ اور ٹمپسٹ II فائٹر کے دو اسکواڈرن کے ساتھ صرف تین افسر شامل تھے۔ اور اس کے بعد بھی ہندوستان نے ڈکوٹا طیارے کی پاکستان منتقلی پر اس شرط کے ساتھ رضامندی ظاہر کی کہ یہ طیارہ شمال مغربی سرحدی صوبے میں غیر منقسم ہندوستان کی سرحدوں کے اندر قبائل کے خلاف استعمال نہیں کیا جائے گا۔

حالانکہ اس مسئلے پر ہندوستانی خدشات نابجا تھے۔ کیونکہ جب ۱۴ اگست ۱۹۴۷ء کو رائل پاکستان ایئرفورس سرکاری طور پر وجود میں آئی تو اس کے پاس ٹرانسپورٹ طیارے اڑانے کے قابل صرف ۲ پائلٹ اور ۳ نیوی گیٹر تھے۔ جبکہ ہوابازی سے متعلق اس کا کل اہل عملہ صرف ۴۴ افراد پر مشتمل تھا۔ رائل انڈین ایئر فورس سے منتقل ہونے والے دو ہزار تین سو افراد پر مشتمل عملے میں صرف چند ہی پیشہ ورانہ مہارت اور فنی کام کرنے کے اہل تھے۔ جہاں تک ساز و سامان کا تعلق ہے رائل پاکستان ایئرفورس کو ملنے والے زیادہ تر طیارے ایسے تھے جن کو دوسری جنگِ عظیم کے ساز و سامان سے فاضل قرار دیا گیا۔ لیکن یہ طیارے اس وقت کے معیار سے کارکردگی کے قابل ضرور تھے۔ ان میں ۳۵ ہاکر ٹمپسٹ II فائٹر، ایک یا دو ڈگلس سی ۴۷ ٹرانسپورٹ ۲۰ نارتھ امریکن ہارورڈ اعلیٰ تربیت کے لئے اور بنیادی تربیتی پرواز کے لئے ۱۶ ڈی

ہیوی لینڈ ٹائیگر موتھ کے علاوہ آرٹلری کی نشاندہی کرنے اور رابطہ قائم رکھنے والے ۱۰ عدد آسٹر طیارے شامل تھے۔ ان طیاروں کے لئے فاضل پرزہ جات کی نمایاں قلت تھی اور مرمت کی طلب اور فرسودگی نے جلد ہی رائل پاکستان ایئر فورس کی صفِ اوّل کی قوت میں بڑی حد تک کمی کر دی۔

برطانیہ سے مزید ساز و سامان ملا اور رائل ایئر فورس کے نامزد کمانڈر انچیف ایئر وائس مارشل اے ایل اے پیری کین اور دیگر ۲۵ برطانوی افسروں کی مدد سے رائل پاکستان ایئر فورس نے شمال مغربی سرحدی صوبے میں واقع رائل ایئر فورس کے سابق اڈے پشاور اور کراچی کے مضافات میں واقع ماری پور سے دو ٹمپسٹ اسکواڈرن (نمبر ۵ اور ۹) اور ایک سی۔۴۷ ٹرانسپورٹ یونٹ (نمبر ۶ اسکواڈرن) کے ساتھ اپنی کارروائیوں کا آغاز کیا۔ ۱۹۴۷ء کا سال ختم ہونے سے قبل ہی کئی تربیتی ادارے قائم ہو چکے تھے جن میں ابتدائی تربیت کا ونگ، ابتدائی فلائنگ اسکواڈرن اور سالپور میں اعلیٰ تربیتی ادارہ شامل ہیں۔ جہاں ہوا باز ٹائیگر موتھ اور ہارورڈ پر پرواز کی تربیت حاصل کرتے تھے۔ فنی تربیت کے لئے کراچی میں ڈرگ روڈ کے اڈے پر مرمت کی سہولتوں کا انتظام کیا گیا۔ اسی قسم کی دیگر سہولتیں مغربی پاکستان میں کوہاٹ، چکلالہ (راولپنڈی) اور لاہور کے اڈوں پر بھی منظم کی گئیں۔

نوزائیدہ رائل پاکستان ایئر فورس کا پہلا کام شمال مغربی سرحدی علاقے میں چوکیداری کرنا تھا، جہاں بہت عرصے سے آزاد ذہن اور جارحانہ مزاج والے قبائل نے اس سے پہلے رائل ایئر فورس کی نسلوں کو پوری طرح مصروف رکھا تھا۔ آزادی اور سیاسی تبدیلی کا اس سدا بہار فقیر ایپی پر کوئی اثر نہیں پڑا جس نے اس صدی کے بڑے حصے میں جنگجو قبائل کو تقریباً دائمی بغاوت کے مشغلے میں مبتلا

پانچویں دہائی کے ابتدائی سالوں میں پاک فضائیہ نے کم از کم ۱۸ عدد برسٹل فریٹر ٹرانسپورٹ طیارے خریدے جن میں ۳۲ مسافر بردار ایم کے ۲۱ پی گیارہ عدد ایم کے ۲۱ ای اور ۳۱ ایم کے ۳۱ ایم شامل تھے۔ بعد میں ایئر مارشل نور خان نے کہا کہ یہ طیارے ہماری عملی ضروریات سے قطعی غیر متعلق ہیں ۱۹۶۵ء تک ان میں سے صرف ۴ پاک فضائیہ کی خدمات پر دوبارہ مامور کئے گئے لیکن ان طیاروں نے رسل و رسائل کی کارروائیوں کے ذریعے برسرپیکار فوجوں کی کافی اعانت کی۔

کر دیا تھا۔ درۂ خیبر کے علاقے میں پشاور، کوہاٹ اور میران شاہ جیسے اڈوں پر جہاں ابتدائی دنوں میں ٹیلکن، ایگل، جو میٹر اور کسٹریل ایر دانجن کی گونج سنائی دیتی تھی ایک بار پھر عملی زندگی لوٹ آئی۔ لیکن اس بار شوروں کی گونج تھی اور جب رائل پاکستان ایئر فورس کے ٹیمپسٹ نے قلعہ بند شورش پسند دیہاتیوں کو سزا دینے کے لئے اس علاقے میں رائل ایئر فورس کے برسٹل فریٹر، ڈی ایچ ۹ اے، دیسٹ لینڈ، دیپٹی اور ہارٹ کی قائم کردہ چوکیداری کی روایت پر عمل شروع کیا تو خیبر کی نامہرباں پہاڑیوں پر دمِ راکٹ اور توپوں کی گونج سنائی دینے لگی۔ اور بالکل رائل ایئر فورس کی طرح اس قسم کے تکلیف دہ مقامات پر نگرانی کی کارروائیوں میں درپیش رکاوٹوں، سطح ارض کی کیفیت موسم اور کبھی کبھی زمین سے ہونے والے فائر کے حقیقی عنصر کے پیشِ نظر رائل پاکستان ایئر فورس اس کارروائی کو زمانۂ امن کا بہترین تربیتی پروگرام سمجھنے لگی۔ جب نمبر ۵ اسکواڈرن کے ۸ عدد ٹیمپسٹ طیارے میران شاہ کے اڈے سے جارحانہ کارروائیوں میں مصروف تھے۔ اسکواڈرن نمبر ۶ کے دو قابلِ استعمال ڈکوٹا نے بری فوج کی مدد کے اہم کام کا آغاز

کرتے ہوئے دسمبر ۱۹۴۸ء میں رضمک سے پاکستانی دستوں کو پشاور پہنچا رہے تھے۔

لیکن اصل معرکہ آرائی تو تربیت یافتہ عملے، فنی وسائل اور فاضل پرزہ جات کی قلت سے دوچار رائل پاکستان ایئر فورس کو وراثت میں ملنے والے پرانے سازوسامان کو عملی کارروائیوں کی تکمیل کے لئے قابلِ استعمال رکھنے کے لئے جاری تھی۔ پاکستانی اسکواڈرن ایک ساتھ اپنے نصف طیاروں کو محوِ پرواز رکھ کر بہتر کارکردگی کا مظاہرہ کر رہے تھے۔

اس مرحلے پر یہ بات عیاں تھی کہ اگر رائل پاکستان ایئر فورس مستقبل کی طویل المیعاد ذمہ داریوں کو پورا کرنا چاہتی ہے تو اسے نمایاں توسیع کی ضرورت ہوگی۔ اس مقصد کیلئے اکتوبر ۱۹۴۷ء میں وزارتِ دفاع نے تین مراحل پر مشتمل ایک پروگرام بنایا جس کے تحت ۱۹۴۸-۵۰ء کے دوران ابتدائی منصوبے کے مقابلے میں تین گنا توسیع مقصود تھی۔ مارچ ۱۹۴۸ء میں پایۂ تکمیل کو پہنچنے والے پہلے مرحلے میں آٹھ آٹھ طیاروں پر مشتمل نصف قوت والے دو اسکواڈرن کے ساتھ ۵ طیاروں پر مبنی ایک ٹرانسپورٹ اسکواڈرن ۴ طیاروں کا ایک اے او پی یونٹ، ۴ طیاروں کے ساتھ ایک مواصلاتی یونٹ اور ضروری تربیتی اور امدادی یونٹوں کی تشکیل شامل تھی۔ کیونکہ پہلے مرحلے کے مقاصد اس وقت رائل پاکستان ایئر فورس کے پاس موجود وسائل کے مطابق تھے۔ اس لئے اس کی تکمیل سے برائے نام کامیابی حاصل ہوئی۔ حالانکہ اس وقت بھی فنی عملے کی قلت تھی۔ پروگرام کے مطابق اسکواڈرن نمبر ۶ کے پاس ۵ طیاروں کے بجائے سی۔ ۴۷ طیارے آگئے۔ منصوبے کے مطابق نمبر ۹ اسکواڈرن کی بھرپور قوت کے لئے برطانیہ سے ۴۴ ٹیمپسٹ طیارے حاصل کئے گئے۔ دوسرے مرحلے میں رائل پاکستان ایئر فورس کے تربیتی کالج رسالپور کے لئے بھی نیا سازوسامان حاصل کر لیا گیا اور برطانیہ سے مزید ۴۴ ٹائیگر موتھ

طیاروں کے ساتھ امریکہ سے ۳۰ فاضل نارتھ امریکن ٹی ۔ ۶ طیارے حاصل کئے گئے ۔

اپنے توسیعی پروگرام کے دوسرے مرحلے میں ۳۱ مارچ ۱۹۴۹ء تک رائل پاکستان ایئر فورس کو اپنے دو لڑاکا اسکواڈرن کی طاقت ۱۶ طیارے فی اسکواڈرن کے معیار سے مکمل کرنی تھی ۔ اور ٹرانسپورٹ ونگ کو ۲۰ طیاروں سے لیس کرنا تھا ۔ اسی طرح ایئر ہیڈ کوارٹر کے مواصلاتی نظام کے لئے ۸ طیارے درکار تھے ۔ اے او پی کے لئے ۴ طیاروں کی ضرورت کے ساتھ ڈرگ روڈ میں ایک مینٹیننس یونٹ کا قیام اور چکلالہ میں طیاروں کی مرمت کے لئے ایک یونٹ مطلوب تھا ۔ عملے کی تعداد بھی کل ۴۰۲ افسروں اور ۴۳۰۰ تک ہونی تھی ———— اس پروگرام کی تکمیل میں بھی مناسب حد تک کامیابی حاصل ہوئی ۔ اس کے بعد ۳۱ مارچ ۱۹۵۰ء تک پایۂ تکمیل کو پہنچنے والے تیسرے مرحلے کا آغاز ہوا ۔ اس مرحلے کے بنیادی اہداف کے مطابق رائل پاکستان ایئر فورس کے لڑاکا اسکواڈرن کی قوت ۱۶ طیارے فی اسکواڈرن کے حساب سے دوگنی یعنی چار اسکواڈرن تک پہنچانی تھی ۔ اس کے ساتھ ہی امدادی پرواز کے یونٹوں میں بھی معمولی اضافہ حاصل کرنا تھا ۔ ہوا یہ کہ ۱۹۴۹ء میں رائل ایئر فورس کے ۸ سابق ہیلی فیکس بی ۔ ۶ طیاروں کے حصول سے اس منصوبے میں تھوڑی سی تبدیلی ہو گئی ۔ ان طیاروں سے بمباری اور ٹرانسپورٹ کے لئے نمبر ۱۲ اسکواڈرن کو لیس کیا گیا ۔ یہ تبدیلی لڑاکا ۔ بمبار اسکواڈرن کی قوت میں ۴ اسکواڈرن کے اضافے کے بجائے صرف ۳ اسکواڈرن تک اضافے کے عوض

حالانکہ ان کی موجودگی تقریباً تمسخر کا باعث تھی لیکن پھر بھی پاک فضائیہ کے برسٹل فریٹر طیاروں نے دس سال تک ٹرانسپورٹ اور رسل و رسائل کی ذمہ داریاں پہ کیں ۱۹۶۵ء کی جنگ میں پاک فضائیہ نے اپنے ان فریٹر طیاروں میں سے ایک یا دو کو بازوؤں کے نیچے ۴ ہزار پونڈ کے بلاک بسٹر بم لے جانے کے لئے استعمال کیا

رائل پاکستان ایئر فورس نے خود کو نئے سرے سے لیس کرنے کے لئے پانچویں عشرے میں برطانیہ سے ۹۲ ہاکر فیوری ایف بی ۶۰ لڑاکا بمبار طیارے حاصل کئے اس کے ساتھ ہی سی دو ۲ کو تبدیل کرنے کے لئے ۲ عدد فیوری ٹی ۔ ۶۱ تربیتی طیارے بھی حاصل کئے گئے ونگ میں نصب ۲۰ ایم ایم کی چار توپوں کے ساتھ فیوری طیارے ڈراپ ٹینک کے بجائے اپنے بازوؤں کے نیچے بم یا راکٹ لے جا سکتے تھے

ابتدائی سازو سامان کی صورت میں ۱۹۴۷ء میں ہندوستان سے منتقل ہونے والے ۱۰ مختلف اقسام کے آسٹر طیاروں کے علاوہ رائل پاکستان ایئر فورس نے ۱۹۵۳ء میں بعد میں بنائے جانے والے متبادل طرز کے آسٹر کا آرڈر دیا اس میں اوپی لاسٹران کے لئے یہ ایگلٹ شامل تھا۔

عمل میں آئی۔ اس لڑاکا' بمبار ونگ میں ٹیمپسٹ طیاروں پر مشتمل اسکواڈرن نمبر ۱۴ کے اضافے سے اس کے اسکواڈرن کی تعداد دو سے تین کر دی گئی۔ اس مرحلے پر برطانیہ سے حاصل ہونے والے طیاروں میں ایک وکرز وائی کنگ ٹرانسپورٹ طیارہ بھی شامل تھا۔ جو دو ڈگلس سی۔ ۴۷ اور دو ہارورڈ طیاروں کے ساتھ ساتھ ماری پور کے ٹرانسپورٹ ونگ میں شامل کر دیا گیا۔ وائی کنگ زیادہ تر پاکستان کے گورنر جنرل محمد علی جناح کے استعمال میں رہا۔ اور اب یہ طیارہ بانیٔ پاکستان قائدِ اعظم محمد علی جناح کی یادگار کے طور پر پاک فضائیہ کے میوزیم میں محفوظ ہے۔

اس وقت جبکہ شمال مغربی سرحدی علاقے میں باغی قبائل کیخلاف اکا دکا اور کبھی کبھی شدید فضائی ضربی کارروائی کا سلسلہ جاری تھا' رائل پاکستان ایئر فورس کے ٹرانسپورٹ یونٹ نے پاکستان کے زیرِ اثر (آزاد) کشمیر کے علاقے میں فراہمی رسد کا ایک مسلسل سلسلہ قائم کر رکھا تھا۔ اپنی ضربی پروازوں کے مقابلے میں اپنی جداگانہ خصوصیات کے ساتھ برف سے ڈھکے ہوئے راستوں میں گھرے ہوئے فوجیوں اور دیہاتوں کو صرف فضائی ذرائع سے بنیادی ضروریاتِ زندگی فراہم کر کے ٹرانسپورٹ طیارے کچھ زیادہ ہی قابلِ دید کارنامے انجام دینے میں مشغول تھے۔ بدقسمتی سے ۱۶ ہزار سے ۲۰ ہزار فٹ کی بلندی سے شروع ہو کر نانگا پربت کی ۲۶ ہزار فٹ کی بلندی تک پہنچنے والے پہاڑی سلسلے کے درمیان سی۔ ۴۷ اپنے پورے بوجھ کے ساتھ ۱۰ ہزار فٹ سے زیادہ بلندی پر نہیں جا سکتا تھا۔ کوہ قراقرم کے اوپر سلسلۂ ہمالہ کے مغربی کنارے پر رائل پاکستان ایئر فورس کے ٹرانسپورٹ طیارے دریائے سندھ کی وادی میں تمکنانہ غرور کے ساتھ طیارے کی بلندی سے بھی دوگنی زیادہ اونچی تنک مزاج چٹانوں کے درمیان پُرپیچ موڑ اور خطرناک راستوں سے گذر کر بڑی مشکل سے اپنا یہ مشن مکمل کرتے۔ پہاڑوں کے اوپر اسکردو' استور اور گلگت جیسے اہم مقامات پر پہنچنے کے لئے رائل پاکستان ایئر فورس کے ٹرانسپورٹ عملے کو صحیح ذیلی وادیوں کی شناخت کی خاطر مقامی حالات سے قریبی آشنائی ضروری تھی۔ راستہ تنگ ہونے کی وجہ سے غلطی کا امکان کم تھا۔ اس لئے کہ وادیٔ سندھ کے اوپر صرف چند ہی مقامات ایسے ہیں جن میں پہاڑوں کے درمیان سے طیارہ گذر سکتا ہے۔ اور اسی راستے سے واپس بھی آ سکتا ہے۔ زیادہ تر وادیاں آگے بند تھیں اور پاک فضائیہ کی ٹرانسپورٹ فورس کی اصل طاقت یعنی ڈکوٹا جیسے قدیم طیاروں کے مقابلے میں دوگنی صلاحیت والے طیارے بھی ان راستوں پر آنے والی عمودی پہاڑی رکاوٹوں کو عبور نہیں کر سکتے تھے۔ اور جب ۱۹۵۰ء کے بعد کے سالوں میں برطانیہ سے خریدے ہوئے برسٹل فریٹر کا اضافہ ہو گیا تب بھی اس پسٹن انجن والے دباؤ کی شدید برداشت سے محروم طیاروں کے استعمال کے طریقوں میں کسی تبدیلی کی ضرورت پیش نہیں آ سکتی تھی۔

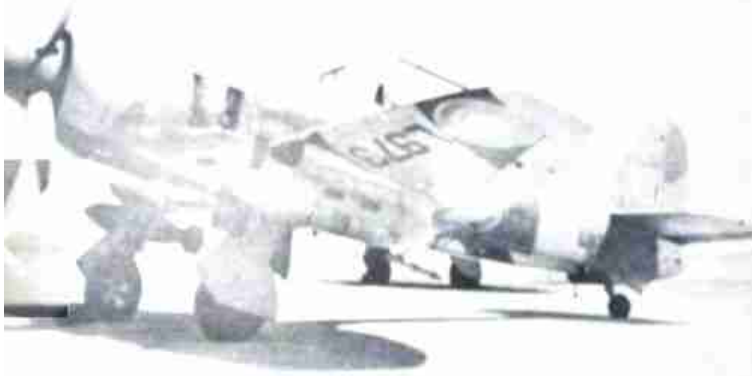
وادی کی پرواز پہلے اور اب بھی لازمی طور پر کھلے موسم کی پرواز تھی تنگ راستے میں محتاط تربیت اور ماہرانہ کارکردگی کی محدود عملی گنجائش کے ساتھ اس کا امکان ہر وقت رہتا ہے کہ کہیں بادل نیچے آ کر مشکلات میں اضافہ نہ کر دیں۔ لیکن رائل پاکستان ایئر فورس کے عملے نے اپنے تجربے میں کمی کے باوجود وادی کی پرواز کو ایک مستقل معمول بنا لیا۔ یہ ان کی مہارت اور استعداد ہی کی بنا پر ممکن تھا اور جب معرکہ کشمیر کے دوران وادی کی پروازوں کو درپیش فطری مشکلات میں رائل انڈین ایئر فورس کی مداخلت کا خطرہ بھی شامل ہو گیا تب بھی پاکستانی ہوا بازوں نے سال کے بڑے حصے میں رات کے وقت وادی میں پروازوں کا سلسلہ جاری رکھ کر فراہمیٔ رسد برقرار رکھی۔ کشمیر میں ۲۰ سال تک فراہمیٔ رسد سے پاکستانی عملے کو جو تجربہ حاصل ہوا وہ ۱۹۶۵ء میں ہندوستان سے معرکہ آرائی کے وقت انتہائی قیمتی اثاثہ ثابت ہوا۔

اپنی صف آرائی کے ابتدائی سالوں میں اس طرح رائل پاکستان ایئر فورس نے مختلف موسمی اور ارضیاتی ماحول میں کشمیر کے پہاڑی سلسلوں سے لے کر جنوبی پنجاب

۱۹۵۵ء میں پاک فضائیہ کی امریکی طیاروں سے آراستگی کے بعد اپنی عملی کارروائی کی زندگی کے خاتمے کے ساتھ ایک یادو فیوری طیارے دوسری صف کی خدمات کے لئے رکھ لئے گئے ان خدمات میں ہدف کو کھینچنے کی ذمہ داری بھی شامل تھی، پورٹ ونگ کے نیچے ہوائی چکی کے طرز پر چلنے والے ونچ یونٹ کو متوازن رکھنے کے لئے اسٹار بورڈ ونگ کے نیچے دس پونڈ وزنی بم لے جایا جاتا تھا اور "فلیگ ٹارگٹ" کے لئے نیوز ریج کے منسلک حصے سے کام لیا جاتا۔

کے ریگزاروں تک سخت کاوش اور محنت سے وسیع تجربہ حاصل کیا۔ سابق صوبہ مشرقی پاکستان (اب بنگلہ دیش) میں فوجی سرگرمیاں مغربی پاکستان کے مقابلے میں جہاں دارالحکومت اور صنعتی مراکز قائم تھے نسبتاً کم شدید تھیں۔ ابتدائی منصوبے کے مطابق مشرقی پاکستان میں چٹاگانگ کو رائل پاکستان ایئر فورس کا مرکزی اڈہ بنانا تھا، لیکن بحری طوفانوں اور سائیکلون کی وجہ سے حفاظتی مسائل کے پیش نظر متبادل فیصلہ یہ ہوا کہ ایئر فیلڈ صوبائی دارالحکومت ڈھاکہ کے قریب تیج گاؤں میں تعمیر کیا جائے۔ مشرقی پاکستان میں ہنگامی حالات میں استعمال کے لئے دوسری جنگ عظیم کے زمانے کے کئی فضائی قطعات موجود تھے۔

اس طرح اپنے قیام کے چند سالوں کے اندر رائل پاکستان ایئر فورس برطانیہ کی رائل ایئر فورس سے قریبی ربط کے ساتھ ایک چھوٹی لیکن اعلیٰ تربیت یافتہ اور بہتر کارکردگی کی اہل فضائیہ کی شکل میں اُبھر رہی تھی۔

اگست ۱۹۴۷ء سے فروری ۱۹۴۹ء تک پہلے برطانوی کمانڈر انچیف ایئر وائس مارشل پیری کین کے بعد رائل ایئر فورس کے نامزد دوسرے افسر ایئر وائس مارشل آر۔ ایل۔ آر اٹچرلے نے مزید دو سال تک مقررہ کام انجام دیا۔ رائل ایئر فورس کے ساتھ اپنے ابتدائی دور کی روایت کے مطابق اٹچرلے نے چند سینئر برطانوی افسران کے تعاون سے ۱۹۴۹ء میں رائل پاکستان ایئر فورس کی تنظیم نو کی ذمہ داریوں کو پایہ تکمیل تک پہنچایا اور اسی بنا پر وہ پاکستان میں بہت مقبول ہوئے۔ انہوں نے ایئر ہیڈ کوارٹر کو ۱۹۴۸ء کے وسط میں شمال مغربی سرحد کے شہر پشاور سے کراچی میں ماری پور پر منتقل کر کے قطعی طور پر نئی شکل میں منظم کیا۔ اور رائل ایئر فورس کی طرز پر انتظامی فضائی اور دیکھ بھال کے علیحدہ علیحدہ شعبے قائم کئے۔ حالانکہ اس مرحلے پر رائل پاکستان ایئر فورس نے اپنے ہوا بازوں اور زمینی عملے کی تربیت کا کام خود ہی سنبھال لیا تھا۔ لیکن اس کے باوجود ہوا بازی اور زمینی عملے کے کئی اراکین نے برطانیہ سے جو فوجی وسائل کے حصول کا اہم ترین ذریعہ تھا، اعلیٰ تربیت حاصل کی۔

۱۹۵۰-۵۵ء کے دوران ۳۲ مسافر بردار برسٹل فریٹر ایم کے ۲۰۔بی اور ۱۱ عدد ایم کے ۲۱۔ای جن کا آرڈر پہلے دیا جا چکا تھا کے علاوہ ایک دو سال کے عرصے میں مزید ۳۸ فریٹر ایم کے ۳۱۔ایم اور ۳۲ عدد بوڑھے ٹیمپسٹ طیاروں کو تبدیل کرنے کے لئے ۹۲ ہاکر فیوری ایف بی۔۶۰ فائٹر اور ۵ عدد دو نشستوں والے ٹی۔۶۱ تربیتی طیارے برطانیہ سے حاصل کئے گئے۔ ان ہی دنوں یعنی ۱۹۵۰ء اور ۱۹۵۳ء کے دوران رائل پاکستان ایئر فورس نے برطانیہ سے سپر میرین اٹیکر طیاروں کی شکل میں ۳۶ عدد پہلے جیٹ طیارے حاصل کئے۔

اب فنی مسائل سے دوچار ہو جانے والے اسکواڈرن نمبر ۱۱ کے ساتھ ایک یونٹ بنانے والے اٹیکرز کے علاوہ رائل پاکستان ایئر فورس داخلی سلامتی اور امدادی کارروائیوں کے لئے پوری طرح لیس تھی۔ اور جب مئی ۱۹۵۱ء میں ایئر وائس مارشل اٹچیرلے کی جگہ رائل ایئر فورس کے ایک اور سینئر افسر ایئر وائس مارشل ایل ڈبلیو کینن نے جو آئندہ چار سال تک اپنے عہدے پر قائم رہے، رائل پاکستان ایئر فورس کی کمان سنبھالی تو انہوں نے اس دفاعی سروس کے ڈھانچے کو از سر نو فعال بنایا، اہم موزوں اور تجربہ کار افراد کی فراہمی کے تسلسل کو برقرار رکھنے کے لئے طویل المیعاد اقدام کئے۔ اب دس اسکواڈرن تک توسیع کی بنیاد رکھی جا چکی تھی اور ۱۹۵۲ء میں حکومت سے اس کی منظوری کے بعد بھی رائل پاکستان ایئر فورس مارچ ۱۹۵۳ء میں اپنے ہدف سے کافی پیچھے تھی۔ اس وقت صف اول کی قوت صرف تین لڑاکا بمبار اسکواڈرن (نمبر ۵، ۹ اور ۱۴) پسٹن انجن والے ہاکر فیوری طیاروں پر مشتمل تھی۔ اس کے علاوہ اٹیکرز پر مشتمل واحد جیٹ یونٹ (اسکواڈرن نمبر ۱۱) کی معاونت کے لئے فریٹر ایم کے ۳۱۔بی اور ہیلی فیکس ۷ـ۲ جیسے بنیادی سامان سے لیس دو ٹرانسپورٹ اسکواڈرن (نمبر ۶ اور ۱۲) موجود تھے۔ نمبر ۱۲ اسکواڈرن کو بحری جائزہ، جاسوسی، ٹرانسپورٹ اور مواصلاتی ذمہ داریوں کے ساتھ ایک مخلوط یونٹ کی شکل میں تشکیل دیا گیا تھا۔ ہیلی فیکس کے ساتھ اس یونٹ میں کئی برسٹل فریٹر اور چند ڈی ہیولینڈ ڈوو اور صدارتی وائکنگ بھی شامل تھے۔

ان دونوں حالات کے پیش نظر رائل پاکستان ایئر فورس بجٹ کی مشکلات اور تربیت یافتہ عملے کی قلت کی وجہ سے اپنے توسیعی پروگرام پر عمل پیرا نہیں ہو سکی تھی۔ ترقیاتی پروگرام میں ایک نئی راہ ۱۹ مئی ۱۹۵۴ء کو اس وقت کھلی جب اشتراکی جارحیت کے خلاف سینٹو اور سیٹو میں شرکت کے ابتدائیے کے طور پر پاکستان نے امریکہ سے باہمی دفاعی اشتراک کے ایک معاہدے پر دستخط کئے۔ اپنے پڑوسی اور اتحادی ممالک کے ساتھ اجتماعی کارروائی کے لئے اس معاہدے کے تحت پاکستان کو امریکہ کے فوجی مشاورتی گروپ سے ساز و سامان اور تربیتی امداد ملنا شروع ہو گئی۔ اس امداد نے رائل پاکستان ایئر فورس کو خاص طور پر دیکھ بھال اور سپلائی کے شعبے میں اپنی صحیح سمت کے تعین اور مکمل تنظیم نو کی ضروریات سے دوچار کر دیا۔ رائل پاکستان ایئر فورس کے اڈوں پر امریکی طرز فکر کے مطابق دیکھ بھال اور عملی کارروائیوں کے انتظامی امور میں کسی حد تک مرکزیت پیدا کی گئی تاکہ طیاروں اور فنی عملے کے بھرپور استعمال کی کوششوں میں توانائی کے بے جا مصرف سے گریز حاصل کیا جا سکے۔

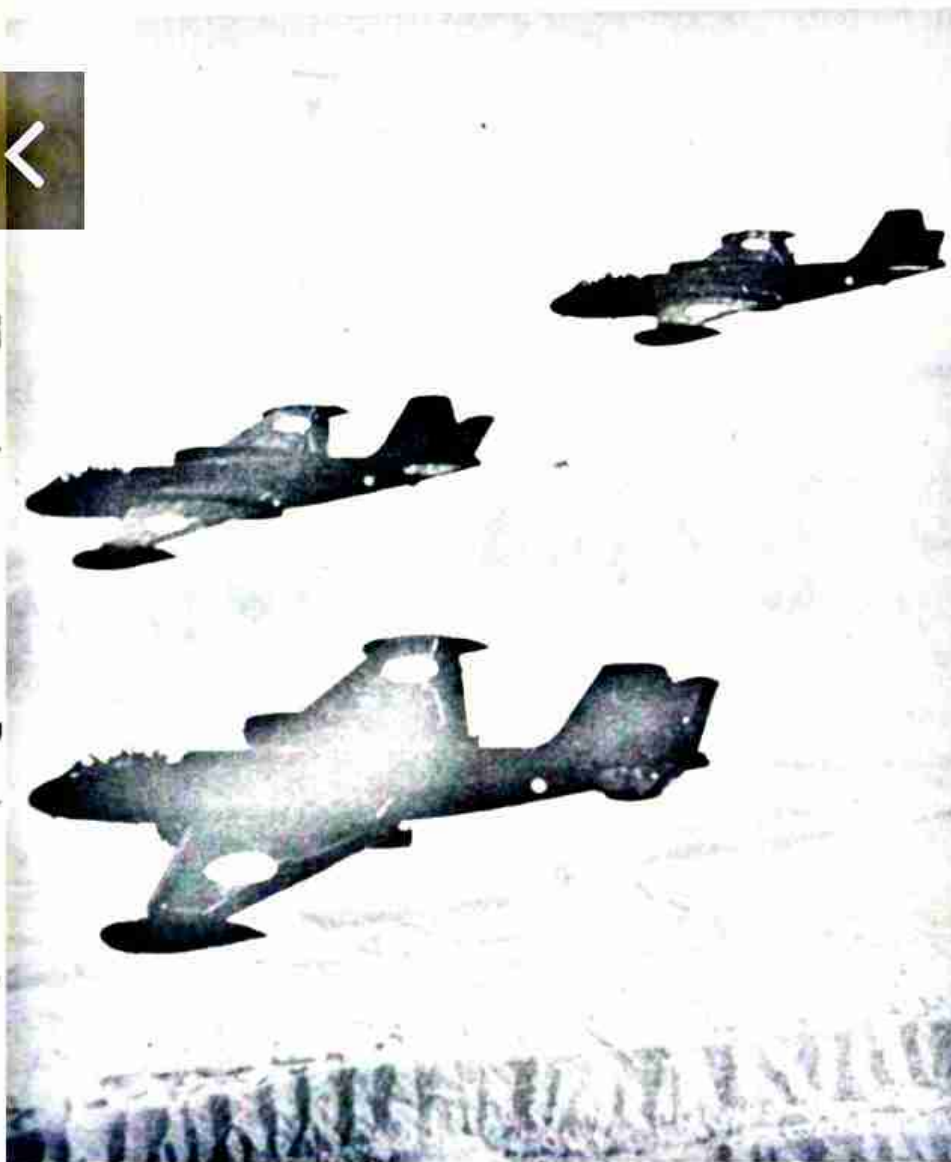
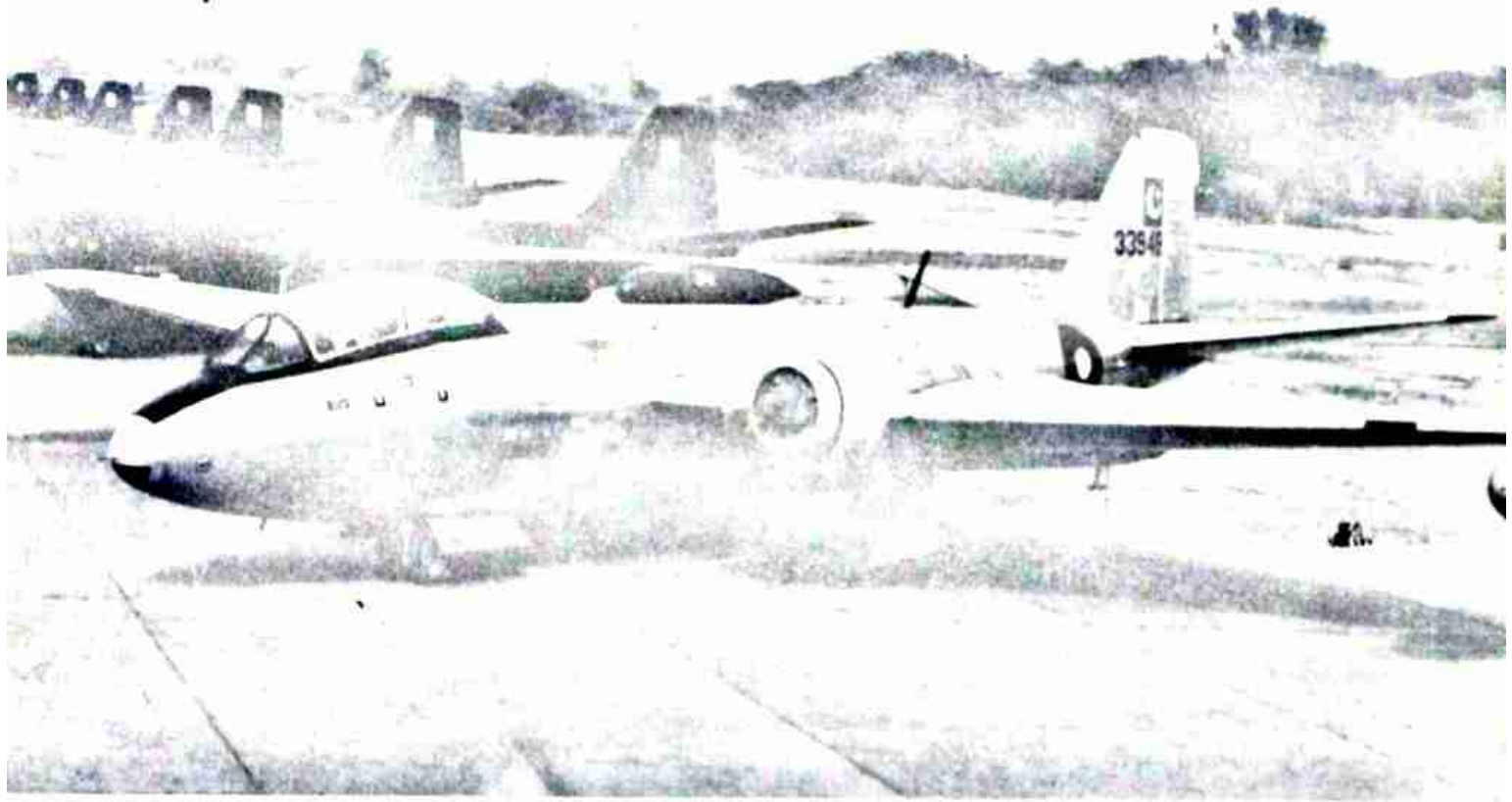
حربی طور پر آزمودہ جدید ساز و سامان کی فراہمی کے علاوہ پاکستان کو جو سب سے زیادہ قیمتی شئے فراہم ہوئی، وہ سخت کاوش کے نتیجے میں امریکی ایئر فورس کو حاصل ہونے والی حربی حکمت عملی تھی، جو جنگ کوریا کے دوران سیبر اور مگ۔۱۵ کے درمیان جیٹ معرکہ آرائی کے نتیجے میں حاصل ہوئی تھی۔ اب رائل پاکستان ایئر فورس نے دوسری جنگ عظیم کی بنیاد پر برطانیہ کی رائل ایئر فورس سے ابتدائی رابطہ ختم کر کے اپنی تربیت کا رُخ جیٹ دور کے امریکی ساز و سامان کی طرف موڑ دیا۔ جلد ہی کئی پاکستانی پائلٹ امریکہ اور جرمنی کے تربیتی اسکولوں میں اور امریکی انسٹرکٹرز کی مدد سے اپنے اڈوں پر جیٹ طیاروں کی کلاسیکی نقل و حرکت پر عبور حاصل کرنے کے لئے "سیزرس" "یویو" اور دیگر آزمودہ حربی حکمت عملی پر عبور حاصل کر رہے تھے۔ وہ اچھے شاگرد ثابت ہوئے اور جیسے ہی انہوں نے اپنے نئے ساز و سامان سے ہم آہنگی حاصل کی انہوں نے نہ صرف اپنے اساتذہ کے معیار کو جا لیا بلکہ اس سے بلند معیار پیش کیا۔

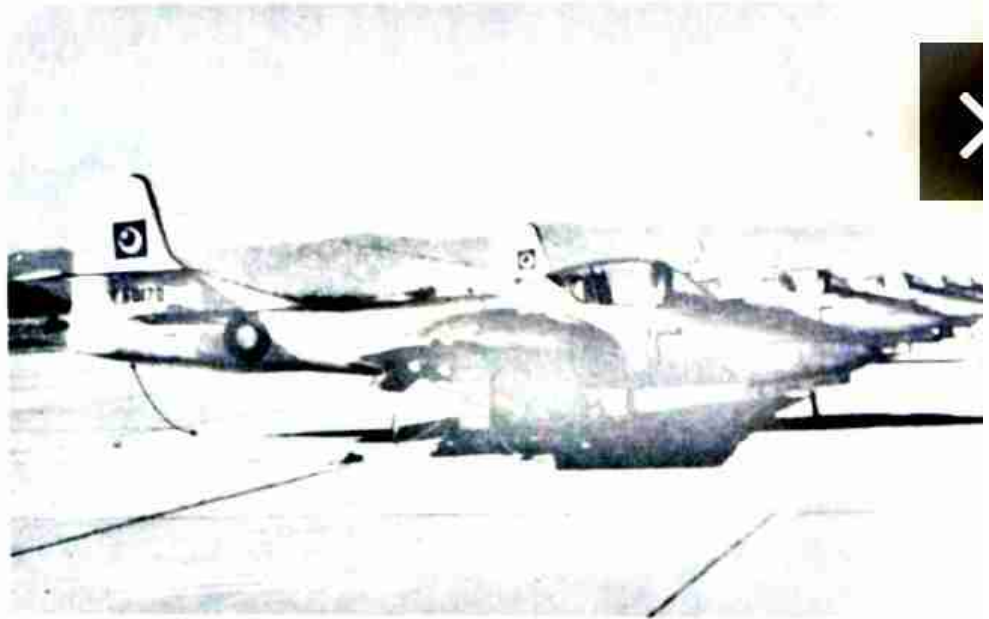
جہاں تک ساز و سامان کی فراہمی کا تعلق تھا اس سلسلے میں مختلف تجاویز زیر غور آئیں۔ جن میں تمام موسمی حالات میں مداخلت کاری کے قابل کنویئر ایف ۱۰۲ اسکواڈرن اور ڈگلس بی۔۶۶ پر مشتمل ہلکے بمبار ونگ کی فراہمی بھی شامل تھی۔ ۱۹۵۰ء کے آخر تک باہمی امداد کے پروگرام کے تحت آپریشنل اسٹیبلشمنٹ کا خاکہ مرتب ہو گیا۔ اس کے تحت دن میں کارکردگی کے اہل لڑاکا / مداخلت کار کے چار ونگز جن میں سے ہر ایک بارہ بارہ ایف۔۸۶ طیاروں پر مشتمل دو دو اسکواڈرن کے ساتھ قائم کیا جانا طے پایا اور اس کے ساتھ اسٹیبلشمنٹ کے لئے ایک ٹی ۳۳ اور ونگ لیڈر کے لئے مزید ایک سیبر کا انتظام کیا گیا۔ نمبر ۱۸ اور ۱۹ اسکواڈرن پر مشتمل الفا ونگ ماری پور پر تعینات ہونا تھا۔ براوو ونگ (نمبر ۱۱ اور ۱۵ اسکواڈرن) پشاور پر، کوکا ونگ (نمبر ۱۴ اور ۱۷ اسکواڈرن) سرگودھا پر اور ڈیلٹا ونگ (نمبر ۱۲ اور ۱۵ اسکواڈرن) سمنگلی پر تعینات ہوئے۔

بی۔۵۷ مارٹن کینبرا کے ساتھ ایک ہلکا بمبار اسکواڈرن بھی ماری پور پر قائم ہونا تھا۔ اور بحری اڈہ جائزہ، جاسوسی کے لئے ۱۶ عدد لاک ہیڈ آر ٹی۔۳۳ اے اور چار عدد ڈگلس آر بی۔۶۶ کے منتخب کیا گیا۔ لیکن اس یونٹ کے لئے صرف نصف درجن آر ٹی۔۳۳ موصول ہوئے۔ جبکہ ایک بھی آر بی۔۶۶ فراہم نہیں کیا گیا۔ اس وجہ سے یہ ایک اسکواڈرن کے بجائے صرف ایک فلائٹ کی شکل میں کام کرتے رہے۔ باہمی امداد کے پروگرام کے تحت "تلاش اور بچانے" کی پرواز کے لئے امدادی یونٹ ۸ عدد سکورسکی ایچ۔۱۹۔اے ہیلی کاپٹروں اور ۴ عدد گرومان ایس اے۔۱۶ البا ٹروس* (بری بحری کارروائی کا اہل) ایمفیبین کی مدد سے ڈرگ روڈ پر قائم کیا جانا تھا۔ جیٹ طیاروں پر تربیت کے لئے ماری پور پر ایک اسکول کے قیام کا بھی منصوبہ تھا

* البا ٹروس ایمفیبین۔ بری اور بحری سطح پر اترنے کا اہل "جل بھومی"

۱۹۵۴ میں امریکہ سے مشترکہ دفاعی امداد کے معاہدے کے بعد رائل پاکستان ایئر فورس کو نئے ساز و سامان کی پیش کش ہوئی تو اس وقت اسسٹنٹ چیف آف ایئر اسٹاف (آپریشنز) کی حیثیت سے نور خان نے (رائل ایئر فورس) کے نامزد کمانڈر انچیف کی پسند ریپبلک ایف - ۸۴ تھنڈر جیٹ کے مقابلے میں پاک فضائیہ کی اصل قوت کے نارتھ امریکن ایف - ۸۶ ایف سیبر کی حمایت کی -

فوجی امدادی پروگرام کے تحت پاک فضائیہ کو ۱۹۵۵ کے بعد سے ملنے والے ساز و سامان میں ۲۴ عدد مارٹن بی - ۵۷ بی اور دو عدد بی - ۵۷ سی تربیتی طیارے بھی شامل تھے جن سے دو سکواڈرن (نمبر ۷ اور ۸) لیس کئے گئے یہ ماری پور کراچی پر تعینات نمبر ۳۱ بمبارو ونگ کا حصہ تھے - ان طیاروں نے ۱۹۶۵ کی جنگ میں ہندوستان کے خلاف جوابی فضائی کارروائیوں میں قابل ذکر کارنامے انجام دیئے -

بی - ۵۷ بی ماری پور کے ہوائی اڈے پر۔

۱۹۵۵ء کے بعد فوجی امداد کے تحت ملنے والے امریکی ساز و سامان میں دوسری صف کے لئے ۲۵ عدد سیسنا ٹی - ۳۷ سی جیٹ تربیتی طیارے بھی تھے جو سابورز تربیت کے لئے استعمال ہونے والے نارتھ امریکن ٹی - ۶ ہارورڈ طیاروں کے ساتھ شامل کر دیئے گئے پاک فضائیہ نے عرصے تک اپنے ہوا بازوں کو اس وقت تک بیک وقت ٹی - ۶ اور ٹی - ۳۳ پر تربیت دینے کا سلسلہ جاری رکھا جب تک کہ ۱۹۷۰ کے ابتدائی دنوں میں ٹی - ۶ مکمل طور پر ریٹائرڈ نہ کر دیئے گئے۔

جس میں ابتدائی طور پر گیارہ لاک ہیڈ ٹی ۔ ۳۳ اے اور چھ عدد نارتھ امریکن ایف ۔ ۸۶ ایف شامل کئے جانے تھے ۔ رائل پاکستان ایئر فورس کالج رسالپور کو اس کے تربیتی پروگرام کے لئے موجود نارتھ امریکن ٹی ۔ ٦ کے لئے فاضل پرزہ جات کے ساتھ ۲۵ سیسنا ٹی ۔ ۳۷ فراہم کئے جانے تھے ۔

امریکہ منصوبے کے مطابق فاضل پرزہ جات' امدادی سامان اور گولہ بارود سے پوری طرح لیس فضائیہ کو مزید کسی کمک کے بغیر ۶۰ دن کی بھرپور جنگ کے قابل بنانا تھا ۔ فضائی دفاع کے نظام کو مکمل کرنے کے لئے اس میں طیاروں کو زمین سے کنٹرول کرنے اور وارننگ دینے کی چند تنصیبات کے ساتھ زمینی راڈار اور مواصلاتی آلات کی فراہمی بھی شامل تھی ۔ چند معمولی رد و بدل کے ساتھ باہمی امدادی پروگرام نے رائل پاکستان ایئر فورس کو منصوبے کے مطابق بالکل نئی شکل میں ڈھال دیا ۔

امریکہ سے باہمی امداد کے معاہدے کے چند ہفتے بعد رائل پاکستان ایئر فورس کے رسالپور کالج میں بنیادی تربیت میں مصروف چند طیاروں میں اضافے کے لئے مزید نارتھ امریکن ٹی ۔ ٦ جی طیارے پہنچنا شروع ہوگئے ۔ اور پھر ماری پور پر ٹیمپسٹ اور فیوری کے نمبر ۲ (فائٹر ٹریننگ اسکواڈرن) کی جگہ لینے کے لئے ۱۵ عدد ٹی ۔ ۳۳ طیارے آپہنچے ۔ سیبر طیاروں سے لیس پہلے آپریشنل یونٹ کو سفارکرنے کا کام ۱۹۵۵ کے آخر میں اس وقت شروع ہوا جب نمبر ۵ اور نمبر ۱۴ اسکواڈرن کے فیوری تبدیل کئے گئے اور پھر اس کے بعد ۱۹۵٦ء میں اسکواڈرن نمبر ۱۱ کے ٹیکرز کا نمبر آیا ۔

ایک سو دو عدد ایف ۸٦ طیاروں کی مسلسل فراہمی نے مزید چار اسکواڈرن (نمبر ۱۵' ۱٦' ۱۷' اور ۱۸) کو منصوبے کے مطابق لیس کرنے میں مدد دی ۔ آٹھویں سیبر اسکواڈرن کی تشکیل نہیں کی جاسکی ۔ کیونکہ شمال مغربی سرحدی علاقے میں تیز رفتار اور زیادہ بلندی پر اڑنے والے سیبر کے مقابلے میں نیچی سطح پر کارکردگی اور نقل و حرکت کے اہل اسکواڈرن نمبر ۹ کے فیوری طیاروں کو بہتر قرار دیا گیا ۔

۱۹۵٦ء تک جب پاکستان کو اسلامی جمہوریہ قرار دیا گیا (اور ایئر فورس سے رائل کا لقب خارج ہوا) تو ایک سال کے اندر صف اول کی فضائی قوت دوگنی ہو چکی تھی ۔ کارکردگی میں بھی مزید اضافہ ہوا تھا ۔ ایئر فیلڈ کی توسیع اور ان سے متعلق تنصیبات کے لئے بھی امریکی امداد فراہم ہوئی ۔ باہمی امداد کے پروگرام کے تحت بقیہ ساز و سامان بھی ملتا رہا ۔ یہ قسمت کی ستم ظریفی ہے کہ پاک فضائیہ کو امریکی رنگ روپ میں ڈھالنے کا پہلا مرحلہ رائل ایئر فورس کے افسر ایئر وائس مارشل اے ۔ ڈبلیو ۔ بی ۔ میکڈانلڈ کی سربراہی میں پایۂ تکمیل کو پہنچا ۔ ایئر وائس مارشل میکڈانلڈ نے جون ۱۹۵۵ء میں ایئر وائس مارشل کینن کی جگہ پاک فضائیہ کی قیادت سنبھالی تھی ۔ لیکن ایئر وائس مارشل

فوجی امدادی پروگرام ہی کے تحت امریکہ نے ڈرگ روڈ کراچی میں تلاش و امداد کی ایک فلائٹ کے قیام کے لئے ابتدائی طور پر ۴ عدد گرومان ۔ ایس اے ۔ ۱٦ اے البا ٹروس ایمفیبین طیارے فراہم کئے ۔ بعد میں گرومان طیارے ساحلی گشت اور بحری جائزے اور جاسوسی کے لئے استعمال کئے گئے ۔

پاک فضائیہ کے پرانے فیوری اور ٹمپسٹ طیاروں کو تبدیل کرنے کے ۵۶-۱۹۵۵ کے دوران نمبر ۲ (فائیٹر کنورژن) اسکواڈرن کے لئے لاک ہیڈ ٹی-۳۳ اے فراہم کئے گئے ۱۹۶۵ کی جنگ میں ان طیاروں کو بھی ہندوستان کے اگلی صف کے اہداف کے خلاف زمینی بمباری کا کام سونپا گیا۔

درمیان میں: ڈرگ روڈ کراچی میں تلاش اور امدادی فلائٹ کے قیام کے لئے امریکی امداد کے تحت آٹھ عدد سکورسکی ایچ-۱۹ اے ہیلی کاپٹر فراہم کئے گئے۔

میکڈانلڈ رائل ائیرفورس کی طرف سے نامزد کئے جانے والے پاک فضائیہ کے آخری برطانوی سربراہ تھے۔ جولائی ۱۹۵۷ء میں پاک فضائیہ کی سربراہی کیلئے ایک پاکستانی کا تقرر اس کی آئندہ تاریخ کے لئے ایک قابلِ ذکر سنگِ میل ثابت ہوا۔ پہلے پاکستانی سربراہ کی حیثیت سے ائیر وائس مارشل اصغر خان کا انتخاب ایک قابلِ ستائش اقدام تھا۔ وہ تقریباً ۳۶ سالہ نوجوان تو تھے مگر تجربہ کار بھی تھے۔ انہوں نے دوسری جنگِ عظیم میں رائل انڈین ائیرفورس کے ساتھ پرواز کی تھی اور ۴۶-۱۹۴۴ء میں اس وقت اسکواڈرن نمبر ۹ کی کمان کی جب یہ اسپٹ فائر ۱۷ X پر مشتمل تھا۔ وہ میز کرسی پر بیٹھنے کے بجائے کاک پٹ کی قیادت پر یقین رکھتے تھے اور انہوں نے قیادت کی ذاتی مثالوں سے اعلیٰ مہارت اور شدید وفاداری کے جذبات بیدار کئے۔

ان کی قیادت سنبھالنے کے ایک یا دو سال کے اندر پاک فضائیہ کو باہمی امدادی پروگرام کے تحت بقیہ ساز و سامان بھی مل گیا۔ ۱۹۵۹ء تک ملنے والے اس سامان میں اسکواڈرن (نمبر ۷ اور ۸) اور نمبر ۳۱ بمبارڈنگ کے لئے ۲۴ مارٹن بی ۵۷ آر بی، ۵۷ بی اور ۲ بی۔ ۵۷ سی کینبرا کے علاوہ دوسری صف کے لئے کے ایچ-۱۹ ہیلی کاپٹر اور گرومان البیٹروس قابلِ ذکر ہیں۔

پاک فضائیہ کی مہارت کے بارے میں امریکہ کا خاموش اعتراف اس وقت عیاں ہوا جب باہمی امدادی پروگرام کے تحت ۱۹۶۰ء میں ۱۲ عدد ۱۰۴ اسٹار فائٹر فراہم کئے گئے اور آخر کار اسکواڈرن نمبر ۹ کے پسٹن انجن والے فیوری تبدیل کردیئے گئے۔ حالانکہ ایف-۱۰۴ اے اور دو نشستوں والے ایف-۱۰۴ بی تربیتی طیاروں کے یہ ابتدائی ماڈل انتہائی پیچیدہ مداخلت کار تھے اور اسی وجہ سے پرواز اور دیکھ بھال میں زیادہ مہارت کے طلب گار بھی تھے۔ امریکیوں کی نظر میں ناٹو (معاہدۂ شمالی اوقیانوس) کے باہر چند ہی فضائی افواج ایسی تھیں جو ان طیاروں کو مؤثر طور پر استعمال کرنے کی اہل قرار دی جاسکتی تھیں اور پاک فضائیہ ان میں سرفہرست تھی۔

طویل فاصلے تک مار کے اہل سائڈ ونڈر انفرا ریڈ میزائل اور چھ ہزار راؤنڈ فی منٹ والی ۲۰ ایم ایم کی چھ نالی ولکن مشین گنوں سے لیس آواز سے دوگنی رفتار والے

۱۹۶۰ء میں امریکہ نے پاک فضائیہ کی اعلیٰ صلاحیتوں کے اعتراف کی شکل میں پاک فضائیہ کو فوجی امدادی پروگرام کے تحت ۱۲ عدد میک - ۲ لاک ہیڈ اسٹار فائٹر فراہم کئے۔ ان طیاروں نے آخر کار اسکواڈرن نمبر ۹ کو سیشن انجن والے فیوری طیاروں سے چھٹکارا دلا دیا۔ ناٹو تنظیم سے باہر پاکستان وہ پہلا ملک تھا جسے اسٹار فائٹر سے لیس کیا گیا۔ تصویر میں پاک فضائیہ کا ایف - ۱۰۴ اے کشمیر کی سرحد کے قریب مستور قرم کے پس منظر کے ساتھ نظر آرہا ہے۔

ان مداخلت کار طیاروں کی آمد سے پاک فضائیہ ۱۹۵۸ء کے بعد ۲۸ کا بمبار، ۱۲ بمبار اور مداخلت کار طیاروں کے دس اسکواڈرن کے علاوہ حربی جائزہ، جاسوسی کے لئے چھ لاک ہیڈ آر ٹی - ۳۳ طیاروں کے ساتھ ایک انتہائی مؤثر اور متوازن حربی قوت کی شکل اختیار کر چکی تھی۔ صرف ۴ سال کے اندر پرانے طرز کے آپریشنل طیاروں کی جگہ اس نئی تبدیلی سے حاصل ہونے والے معیار کو قائم و دائم رکھنے کیلئے ساز و سامان کی دیکھ بھال اور عملے کی شدید تربیت کی ضرورت تھی۔ آپریشنل گروپ نمبر ۱ کی تشکیل سے پاک فضائیہ کو ایک واحد کمان کے تحت منظم کرکے اس کے تنظیمی ڈھانچے میں بھی تبدیلی کی گئی۔ ایئر ہیڈ کوارٹر کے علاوہ ایک ٹریننگ گروپ بھی قائم ہوا اور اسی بنیاد پر آئندہ سالوں میں فضائیہ کی ترقی کو مستحکم کرنے کا کام ممکن ہو سکا۔

۱۹۶۰ء کے ابتدائی دنوں میں باہمی امداد کے پروگرام کے تحت بقیہ طیارے بھی پہنچ گئے۔ دوسری صف کے یہ غیر حربی طیارے امدادی کام کے لئے بہت ضروری تھے۔ ۱۹۶۳ء میں ۴ لاک ہیڈ سی - ۱۳۰ ہرکولیس اور اس کے بعد مزید ۲ زیادہ دباؤ کے اہل ٹربو جیٹ ٹرانسپورٹ طیاروں کی مدد سے اسکواڈرن نمبر ۶ برسٹل فریٹر طیاروں سے نجات پانے کے مراحل میں داخل ہو گیا اور ۱۹۶۵ء کے آخر تک یہ برسٹل فریٹر بالکل ہی غائب ہو گئے۔ ہرکولیس طیاروں نے پاک فضائیہ کو وادی کے اندر پرواز کے طریقہ کار میں تبدیلی کا اہل بنا دیا اور اب پاک فضائیہ پہاڑوں پر واقع فضائی قطعات (ایئر اسٹرپس) اور سد گرانے کے علاقوں پر پیچھے آنے سے پہلے زیادہ حفاظت اور تیز رفتاری کے ساتھ کوہ قراقرم کے اوپر پرواز کے قابل ہو گئی۔ ان ہی دنوں امریکہ سے آنے والے سامان میں سیسنا ٹی - ۳۷ بی تربیتی طیارے بھی شامل تھے جن کی رسالپور میں پاک فضائیہ کے پائلٹوں کی تربیت کے لئے شدید ضرورت تھی اور تلاش، جان بچانے، سخت ترین حالات اور بلند پرواز کارروائیوں کے اہل کچھ کامان ایچ ایچ ۴۳ بی ہسکی شہبان ہیلی کاپٹر بھی آپہنچے۔

۱۹۶۲ء میں جب یہ محسوس ہوا کہ صف اوّل کے دس اسکواڈرن کے ساتھ پاک فضائیہ میں علیحدہ علیحدہ ہیڈ کوارٹرز کی متحمل نہیں ہو سکتی تو آپریشنل تنظیم میں مزید تبدیلی کی گئی۔ سب سے پہلے ٹریننگ گروپ کو ایک علیحدہ تنظیم کی حیثیت سے ختم کیا گیا پھر اس کے بعد نمبر ۱ آپریشنل گروپ ہیڈ کوارٹرز ختم ہوا۔ اب تمام اسٹیشن کمانڈروں سے کمانڈر انچیف کے بلاواسطہ رابطے کے ساتھ مکمل کمان ایئر ہیڈ کوارٹر کے پاس واپس چلی گئی۔

ان دنوں پاک فضائیہ نسبتاً تعداد میں کم ہوائی اڈوں سے کام چلا رہی تھی جن میں سے تقریباً سب ہی اڈے مغربی پاکستان میں واقع تھے۔ ان میں کراچی کے قریب ماڑی پور اور ڈرگ روڈ کے علاوہ کوئٹہ کے پاس سمنگلی وسطی اور شمالی علاقے میں لاہور، چکلالہ، سرگودھا، کوہاٹ، رسالپور اور پشاور کے اڈے شامل تھے۔ مشرقی پاکستان میں تیج گاؤں ڈھاکہ کے ہوائی اڈے پر کوئی آپریشنل یونٹ مستقل طور پر تعینات نہیں تھا۔ یہ ہوائی اڈہ دونوں بازوؤں کے درمیان فریٹر اور ہرکولیس طیاروں کے لئے ایک ٹریفک کے طور پر استعمال ہوتا تھا۔

درہ خیبر کے قریب واقع پشاور۔ افغانستان اور وسطی ایشیا کا دروازہ ہی وہ مقام ہے جہاں سے مئی ۱۹۶۰ء میں امریکی سی آئی اے کے ایجنٹ گیری پاورز نے لاک ہیڈ یو - ۲ طیارے میں مشہور زمانہ لیکن شدید تباہ کن پرواز کا آغاز کیا تھا۔ اب امریکہ اور سوویت یونین کی طرف سے جائزہ اور جاسوسی کے لئے مداخلت سے بالاتر مصنوعی سیاروں کے استعمال سے اس طرح کی پروازیں قطعی ختم ہو چکی ہیں لیکن ۱۹۶۰ء کے بعد ابتدائی چند سالوں کے اندر پاک فضائیہ کو امریکہ کی طرف سے جی ڈی / مارٹن آر بی - ۵۰ ایف کینبرا طیاروں کی فراہمی سے فن حرب میں محدود صلاحیت دستیاب ہو گئی۔

بہت زیادہ بلندی پر پرواز کے قابل یہ جدید ترین فضائی جائزہ اور جاسوسی کے اہل طیارے جو غیر معمولی ۱۲۲ فٹ طویل پھیلتے ہوئے بازوؤں کی وجہ سے عرف عام میں "ڈریپی" کہلاتے تھے۔ تین ہزار تین سو پونڈ وزنی پراٹ اینڈ وھٹنی

پاک فضائیہ نے اپنی صف بندی میں شامل ہونے والے نئے ایف ۔ ۸۶ ایف طیاروں پر فنی مہارت کا اظہار کرتے ہوئے ۱۶ طیاروں کے مکمل اسکواڈرن کی پہلی گروپ بنانے کا مظاہرہ کیا۔

کے جے ۔ ۶۰ بی ۹ آگز یلیر ٹربو جیٹ کی فاضل قوت سے آراستہ کر دیئے گئے تھے تاکہ طیارے میں نصب ۱۸ ہزار پونڈ کے پراٹ اینڈ وھٹنی ٹی ایف ۳۳ پی ۱۱ کے ٹربو فین سے بی ۔ ۵۰ بی کی پہلے سے حاصل شدہ دوگنی طاقت میں مزید اضافہ ہو جائے ۔!

اپنے فضائی فوٹوگرافی کے سازوسامان اور حساس آلات کے ساتھ آر بی ۔ ۵۷ ایف حربی جائزہ یا الیکٹرونک انٹیلیجنس کے لئے میزائل اور مدافعت کار طیاروں کی زد سے باہر رہتے ہوئے ۷۰ ہزار فٹ کی بلندی پر بڑی آسانی سے پرواز کر سکتا تھا

اسکواڈرن نمبر ۲۰ کے چھ عدد لاک ہیڈ ۔ آر ٹی ۳۳ کی کاوش میں مدد کے لئے پاک فضائیہ کا ایک جائزہ جاسوسی یونٹ ۔ اسکواڈرن نمبر ۲۴ ۔ مناسب آلات سے لیس دو عدد آر بی ۔ ۵۷ بی طیاروں کو فضائی جاسوسی اور جائزے کے لئے آر بی ۵۷ ایف کے ساتھ استعمال کرتا تھا ۔ ان دونوں یونٹوں نے جن کی وجہ سے پاک فضائیہ کی صفِ اوّل کی صف بندی ایک درجن اسکواڈرن تک پہنچ گئی ۔ ہندوستان کے ساتھ ہونے والے معرکے میں نمایاں کردار ادا کیا ۔

■■■

آپریشن ڈیزرٹ ہاک

کسرا چھے کے جنوب میں عظیم دریائے سندھ کے دہانے پر پھیلے والے ڈیلٹا کے اطراف کیچڑ، دلدل اور کھارزدہ چٹیل ویران علاقہ ہے جو دو سو میل مشرق میں ہندوستان کی سمت پھیلا ہوا ہے۔ سال کے بڑے حصے میں عظیم رن کچھ کا یہ دلدلی حصہ مانسون کے سیلاب کے نیچے ہوتا ہے۔ اس غیر آباد خطۂ زمین پر ہندوستان اور پاکستان کے درمیان بین الاقوامی سرحدوں کا کبھی بھی تعین نہیں کیا گیا۔ یہاں تک کہ برطانوی راج کے دور میں بھی صوبہ سندھ اور کچھ بھوج رجواڑے کے درمیان صوبائی سرحدوں کا تعین نہیں ہوا تھا۔ تقسیم کے وقت ہندوستان نے رن کچھ کے شمالی حصے پر دعویٰ کیا لیکن یہ علاقہ صوبہ مغربی پاکستان کے زیرِ انتظام رہا۔

یہ متنازعہ علاقہ جس کا رقبہ تقریباً ساڑھے تین ہزار مربع میل تھا۔ ۲۴ درجے عرض البلد کے اوپر واقع ہے اور ۱۹۴۰ء سے چھڈبٹ کی چوکی سے پاکستان اس کی نگرانی کرتا چلا آرہا تھا، لیکن ہندوستان اس پر للچائی نظریں لگائے رہا اور فروری ۱۹۶۵ء میں اس کی فوجوں نے فضائیہ کی مدد سے پاکستانی چوکی اور دیہات کو روند کر حقیقی سرحد قائم کرنے کے لئے رن کچھ کے شمالی حصہ پر قبضہ کر لیا۔

اس خطے کی ظاہرہ بے مصرف حالات کے پیشِ نظر پاکستان صرف ہندوستان سے سخت احتجاج کر کے مطمئن ہو گیا۔ لیکن فروری ۱۹۶۵ء میں اس علاقے میں سوویت ماہرین نے ویجی کوٹ، کریم شاہی اور کھاوڑا کے اطراف تیل کی تلاش کا کام شروع کیا۔ اس سے ان اطلاعات کی تصدیق ہو گئی کہ علاقے میں تیل ملنے کا امکان موجود ہے اور شاید یہی وجہ ہے کہ اگلے چند ہفتوں میں ہندوستان نے رن کچھ پر مکمل قبضے کی کوشش شروع کر دی۔

سطحی طور پر شاید ہی اس سے زیادہ کوئی بے مصرف خطہ ہو جس کے لئے جنگ کی جائے لیکن چھڈبٹ کے علاقے میں مارچ میں ہندوستان کی تیاریوں (ایکسرسائز ایرو ہیڈ) کے جواب میں پاکستان بھی ڈی فیکٹو سرحد پر مستعد ہو گیا۔ ۶ اپریل ۱۹۶۵ء کو آٹھویں انفنٹری ڈویژن ہیڈ کوارٹر نے پاک آرمی سے حسب ذیل ہدایت موصول کی۔

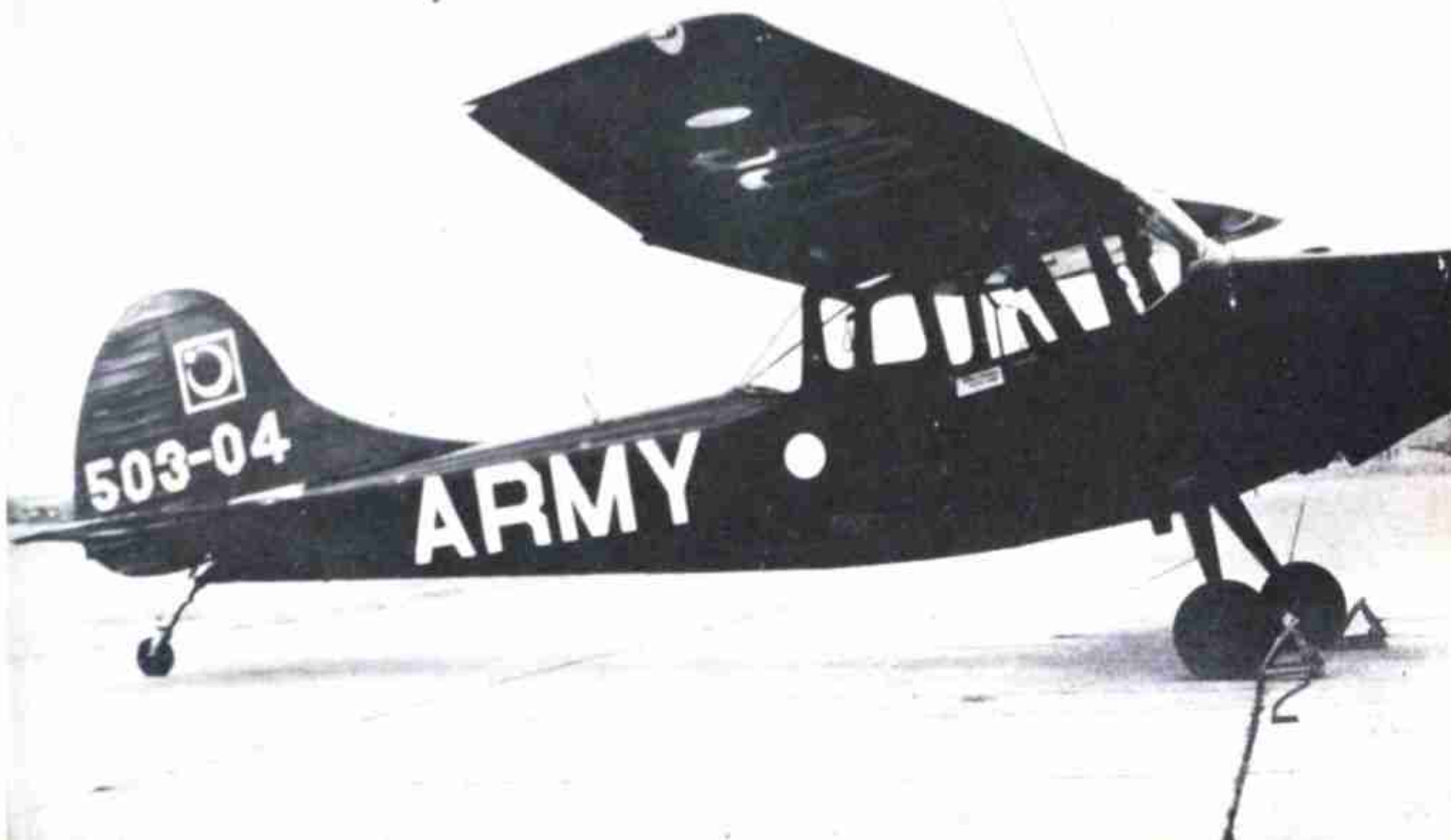
"اطمینان بخش جواب نہ ملنے پر رن کچھ سے ہندوستانی فوجوں کی واپسی کے مطالبے پر، ہندوستانی جارحانہ سرگرمیوں کا جواب دینے اور علاقے پر ہمارے دعوے پر زور دینے کے لئے تمام ضروری اقدام کئے جائیں جن کے تحت متنازعہ علاقے میں ایسے مقامات پر قبضہ بھی شامل ہے۔ جن کی وجہ سے ہماری فوجیں ہندوستان کی نئی قائم شدہ چوکیوں کو بند کرانے کے لئے مناسب صورتحال کے ساتھ رابطہ قائم کر سکیں۔ اگر ہمارے مندرجہ بالا دفاعی اقدام پر ہندوستان کا ردِعمل مخالفانہ ہو تو ہماری فوجوں کو ضروری کارروائی کرنی چاہئے جن میں ہندوستان کے حقیقی کنٹرول میں علاقے کے خلاف کارروائی بھی شامل ہے۔"

تین ہندوستانی انفنٹری بریگیڈ اور آٹھویں پاک آرمی ڈویژن کے نمبر اور ۵۱ ویں بریگیڈ کے درمیان یہ تقریباً ناگزیر تصادم اپریل کے ابتدائی دنوں میں رن کچھ کے مغربی سرے پر ڈنگ میں پاکستانی چوکی کے قریب گولیوں کے تبادلے کی شکل میں پھوٹ پڑا۔ دونوں طرف سے معمولی نقصانات کے ساتھ جھڑپوں کا سلسلہ جاری رہا اور جب پاکستان نے ۹ اپریل کو پُرامن تصفیے کی تجویز پیش کی تو مختصر عرصے کے لئے سکوت طاری ہو گیا۔ لیکن ۲۴ اپریل کو باضابطہ طریقے سے مسترد کر دیئے جانے تک ہندوستان کی طرف سے پُرامن تصفیے کی پاکستانی تجاویز کا کوئی جواب موصول نہیں ہوا۔ اسی دوران ہندوستان نے اپنی فوج کو نئے سرے سے منظم کیا اور پاکستان آرمی کے یونٹ کے رد میں سے ایک کامیاب حملے کے نتیجے میں ہاتھ سے نکل جانے والی چوکیوں پر دوبارہ قبضہ کر لیا۔

۲۶ اپریل ۱۹۶۵ء کو یہ آپریشن اپنے عروج پر پہنچ گیا۔ پاک آرمی کے آٹھویں ڈویژن کے دستوں کو جنہیں جنرل موسیٰ کے احکامات کے مطابق "آپریشن

پاک فضائیہ کے کمانڈر انچیف کی حیثیت سے
نور خان نے جو اس وقت ایر وائس مارشل تھے
رن کچھ میں جنگ بندی کے بعد ۲۰ اپریل کو
صورت حال کا جائزہ لینے کے لئے بری فوج
کے فضائی شعبہ کے ایک سیسنا۔ایل -۱۹ ای
(او 1 ای) برڈ ڈاگ میں پرواز کی امریکی امداد
کے تحت پاکستان کو تقریباً سو عدد ایل -۱۹ اور
لاژان کے لئے بیچ ایل -۲۳ اور کچھ بیل۔ایچ
۱۳ ہیلی کاپٹر ملے تھے ۔

(۴۰)

امریکی امداد کے تحت ملے والے سیسنا -ایل
-۱۹ کے علاوہ پاکستان آرمی نے راولپنڈی
کے نزدیک دھمیال میں ۵۰۳ آرمی ورکشاپ
میں خود ہی فاضل پرزوں اور اپنے ملکی وسائل
سے چند برڈ ڈاگ اسمبل کر لئے تھے ۔

پاک آرمی ایوی ایشن ونگ کے ایک بیل او ایچ - ۱۳ ہیلی کاپٹر کو ۱۹۶۵ء کی جنگ کے آغاز تک پاک فضائیہ پر ہندوستان کی سرحد سے ۳۰ میل دور رہنے کی پابندی تھی لیکن پاک آرمی کے یہ ہیلی کاپٹر سختی سے نافذ اس پابندی سے مبرا تھے ۔

ڈ... ٹ ناک " کے خفیہ نام سے منظم کیا گیا تھا' ہندوستانی قبضے میں موجود بیریٹ کی چوکی پر حملے کے لئے ایک ٹینک اسکواڈرن کی کمک پہنچا دی گئی ۔ ڈنگ اور بیریٹ کے درمیان واقع اس چوکی پر پاکستانی فوج نے اگلی صبح ساڑھے چھ بجے ختم ہونے والی شدید لڑائی کے بعد قبضہ کر لیا ۔ (آٹھویں ڈویژن کو صرف ایک ایمونیشن ٹرک کا نقصان اٹھانا پڑا جبکہ دشمن کو سخت جانی نقصان ہوا) ۔ برطانوی وزیراعظم سر ایلیس ڈگلس ہیوم کی سفارتی مداخلت سے مزید تصادم بند ہو گئے ۔ اور اس کے نتیجے میں ۲۰ اپریل کو غیر سرکاری طور پر جنگ بندی ہو گئی ۔ اس پر باقاعدہ عمل یکم جولائی سے ہوا ۔ اپریل ۱۹۶۵ء کے آخری دنوں تک ادھر ادھر سے فائرنگ کے سلسلے کے علاوہ رن کچھ کا معاملہ ختم ہو چکا تھا ۔

اگر ضرورت پڑتی تو ہندوستانی فوج کچھ کے علاقے میں اپنی مہم کے دوران انڈین ایئر فورس کی بھرپور مدد طلب کر سکتی تھی ۔ اسی علاقے میں جام نگر کے ہوائی اڈے پر کئی لڑاکا اور جاسوسی والے طیاروں کے اسکواڈرن موجود تھے ۔ ہندوستانی فضائیہ کے اس اڈے پر ویمپائر لڑاکا طیاروں کا اسکواڈرن' نیٹ طیاروں کے بیڑے کے ایک حصے کے ساتھ اوراگن اور ویمپائر طیاروں پر مشتمل ایک لڑاکا ... اسکواڈرن موجود تھا ۔ ان طیاروں کی قوت بڑھانے کے لئے ۱۹ اپریل کو آگرہ سے ایک کینبرا بمبار اسکواڈرن بھی یہاں منتقل کر دیا گیا ۔ پونا میں بھی ایک کینبرا ایک بحری جاسوسی اور دو ویمپائر اسکواڈرن موجود تھے ۔ اس کے علاوہ دوارکا میں پیشگی اطلاع دینے والا راڈار' بمبئی میں گراؤنڈ کنٹرول انٹرسیپشن یونٹ اور بمباروں کی رہنمائی کرنے والے تین یونٹ بھوج' نالیا اور دوارکا میں موجود تھے ۔ واقعہ یہ ہوا کہ رن کچھ کے پورے معرکے میں ہندوستانی فضائیہ کی سرگرمیاں

پُراسرار طور پر قطعی ناپید تھیں ۔ جب اپریل میں جھڑپوں کا آغاز ہوا تو پاک فضائیہ نے فوری طور پر کارروائی کی تیاری شروع کر دی ۔ اس کے ساتھ ہی پاک فضائیہ کے کمانڈر انچیف ایئر مارشل اصغر خان نے ہندوستان میں اپنے حریف کمانڈر انچیف ایئر مارشل ارجن سنگھ سے رابطہ قائم کیا ۔ متنازعہ علاقے میں طیاروں کے استعمال اور شدید تصادم کو محدود رکھنے کے لئے معاہدے کی تجویز پیش کی ۔

امن کے حق میں ایسی تجویز غالباً ان دو سینئر افسروں کے درمیان ہی ممکن تھی جو تقسیم ہند سے قبل ایک دوسرے کی رفاقت میں انڈین ایئر فورس کے ایک ہی اسکواڈرن میں خدمات انجام دے چکے تھے ۔ حالانکہ ہندوستان کی طرف سے اس بارے میں کوئی مضبوط ضمانت موصول نہیں ہوئی لیکن بلاشبہ اعلیٰ افسروں کے درمیان یہ رابطہ ہی رن کچھ تصادم سے فضائیہ کو دور رکھنے کی اصل وجہ ہے ۔

۱۷ اپریل کو پاک فضائیہ کے کمانڈر انچیف نے آرمی کمانڈر اور آٹھویں ڈویژن کے جی او سی کے نام ایک پیغام میں پوری صورت حال واضح طور پر اختصار کے ساتھ بیان کی ۔

• رن کچھ کے اوپر فضائی سرگرمیوں سے متعلق ایئر مارشل ارجن سنگھ سے مزید تبادلہ خیال کیا اور علاقے میں طیاروں کے استعمال کے بارے میں کسی معاہدے تک پہنچنے میں ناکام (دہرایئے) ناکام رہا ۔ دونوں فضائیہ کے

انڈین ایرفورس کا ایک اوراگن (طوفانی) اسکواڈرن سیدھے بازوؤں والے ڈوسالٹ ڑا کا بمبار رن کچھ کے معرکے کے بعد انڈین ایرفورس کے ساتھ عملی طور پر سرگرم رہے۔

درمیان کوئی معاہدہ موجود نہیں (دہرایئے) نہیں ہے۔ ارجن سنگھ سے اپنی بات چیت سے اندازہ لگایا ہے کہ علاقے میں مسلح ہندوستانی طیاروں کی سرگرمیوں کا امکان نہیں ہے۔"

اس وقت ان دونوں سربراہوں کے درمیان بات چیت پر تبصرہ کرتے ہوئے ایک سینئر افسر کا کہنا تھا۔ "نمک کے میدان میں جہاں گھاس کا ایک تنکا بھی نہ ہو ایک دوسرے کے فوجیوں کو ہلاک کرنا، دونوں کو کوئی اچھا کھیل نظر نہیں آیا۔!"

جنگ کی شدت کے علاوہ پاک فضائیہ دیگر حربی وجوہات پر بری فوج کی مدد سے گریز حاصل کرنے کے لئے فکرمند تھی۔ ایک اور پانچ کی نسبت سے ہندوستانی فضائیہ کی عددی برتری اور اس کے طیاروں کی نسبتاً معمولی بہتر کارکردگی کے احساس کی وجہ سے پاک فضائیہ نے ہمیشہ یہ تسلیم کیا کہ اس کا ابتدائی مقصد صرف پاکستان کا فضائی دفاع ہے اور ایک چھوٹی فورس ہونے کی وجہ سے اس نے یہ بھی سمجھ لیا تھا کہ دفاع اور جنگ میں کم سے کم نقصانات کی ضروریات کے پیش نظر اس کے پاس بری فوج کی مدد کے لئے وسائل ناکافی ہوں گے اور اسی وجہ سے بری فوج کے عملے کو پاک فضائیہ کی طرف سے بار بار یاد دہانی کرائی جاتی تھی کہ بری کارروائی کی منصوبہ بندی کرتے وقت اس امر کا خیال رکھیں کہ فضائی تحفظ ناپید ہوگا۔ یہ فلسفہ رن کچھ کے دوران آٹھویں ڈویژن کو بھیجے جانے والے پیغامات سے بھی ظاہر ہوتا ہے اور جیسا کہ ۱۲ اپریل کو بھیجے جانے والے اس پیغام میں کہا گیا۔!"

"فضائی مدد صرف اس صورت میں فراہم کی جائے گی جب دشمن ہماری سرحد میں ٹھکانوں پر حملے کرے گا۔ افقی تصاویر (نمبر ۲۰ اسکواڈرن کے آر ٹی-۳۳ کے ذریعے) صرف اپنی سرحد کے اندر تیار کی جائیں گی۔ اگر دشمن کے طیارے اپنے علاقے میں زیادہ سرگرم ہوئے تو اس میں ترمیم ہو سکتی ہے۔"

اس کے علاوہ بھی مزید شہادتوں سے ظاہر ہوتا ہے کہ رن کچھ کے تنازعے میں فوجی طیاروں کے استعمال سے متعلق باقاعدہ معاہدے کی عدم موجودگی میں کم از کم پاکستان کی طرف سے خاموشی سے یہ تسلیم کر لیا گیا تھا کہ فضائی طاقت ملوث نہیں ہوگی۔ ۱۵ اپریل کو ڈیزرٹ ہاک کے ایک اور سگنل میں پاک آرمی نے کہا۔

"ہمارے اگلے دستوں نے کنجرکوٹ پر (ڈنگ کے جنوب میں) ہلکے ہندوستانی طیاروں کی پرواز سے مطلع کیا ہے۔ اس لئے پاک فضائیہ کے کمانڈر انچیف اور ہندوستانی فضائیہ کے کمانڈر انچیف کے درمیان ہونے والے جس معاہدے کی اطلاع (ہمارے سگنل نمبر جی۔ ۱۰۳۷ کے ذریعے) دی گئی تھی وہ ٹوٹ گیا ہے اس کے پیش نظر ہمارے ایل۔ ۱۹ طیاروں کو ضرورت پڑنے پر زمینی فائرسے ضروری احتیاط کے ساتھ حقیقی سرحد پار کرنے کا اختیار دے دیا گیا ہے۔"

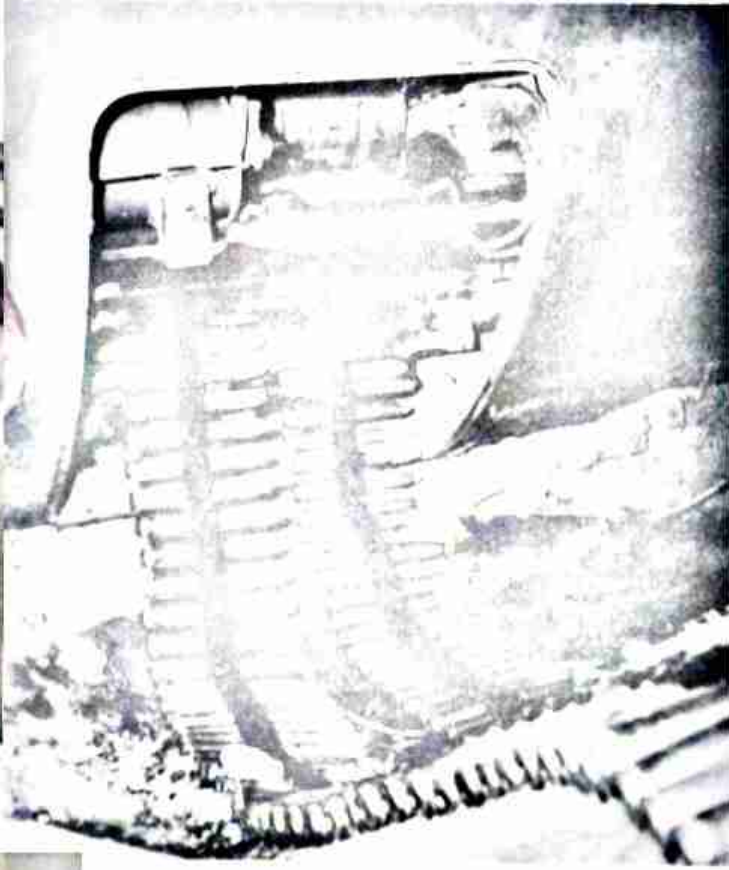
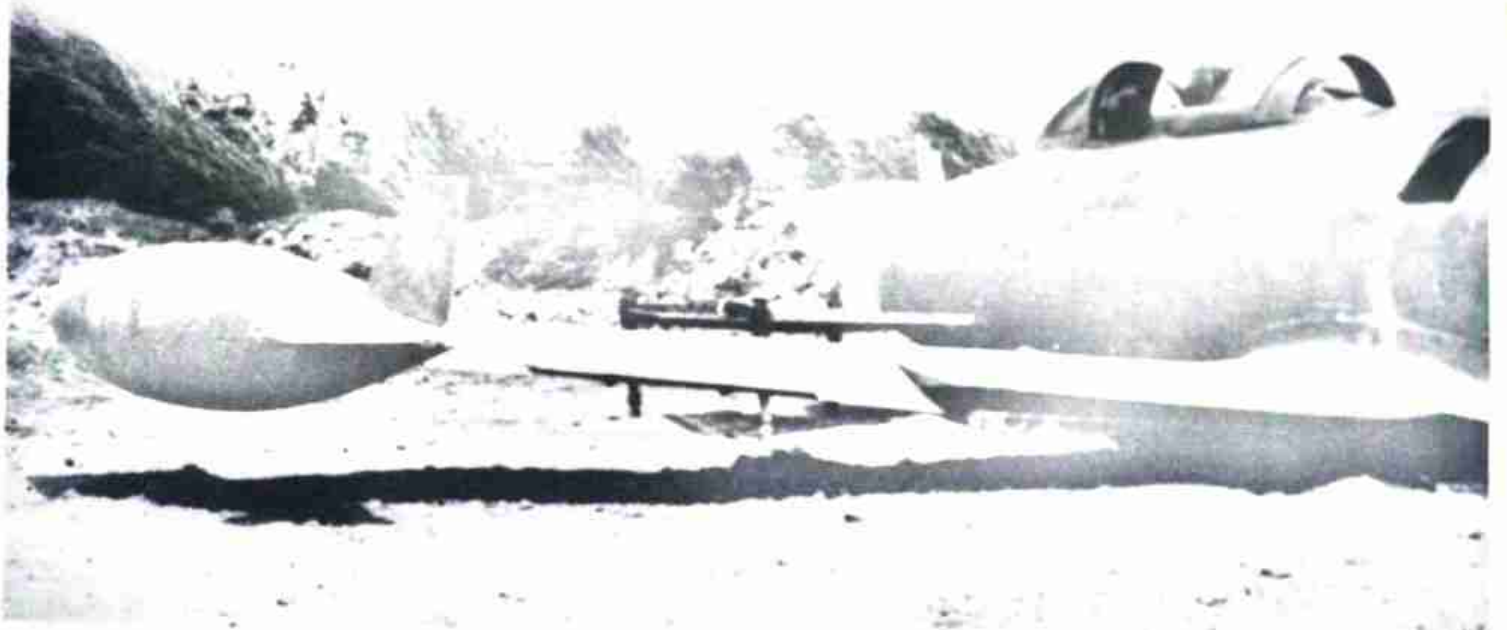
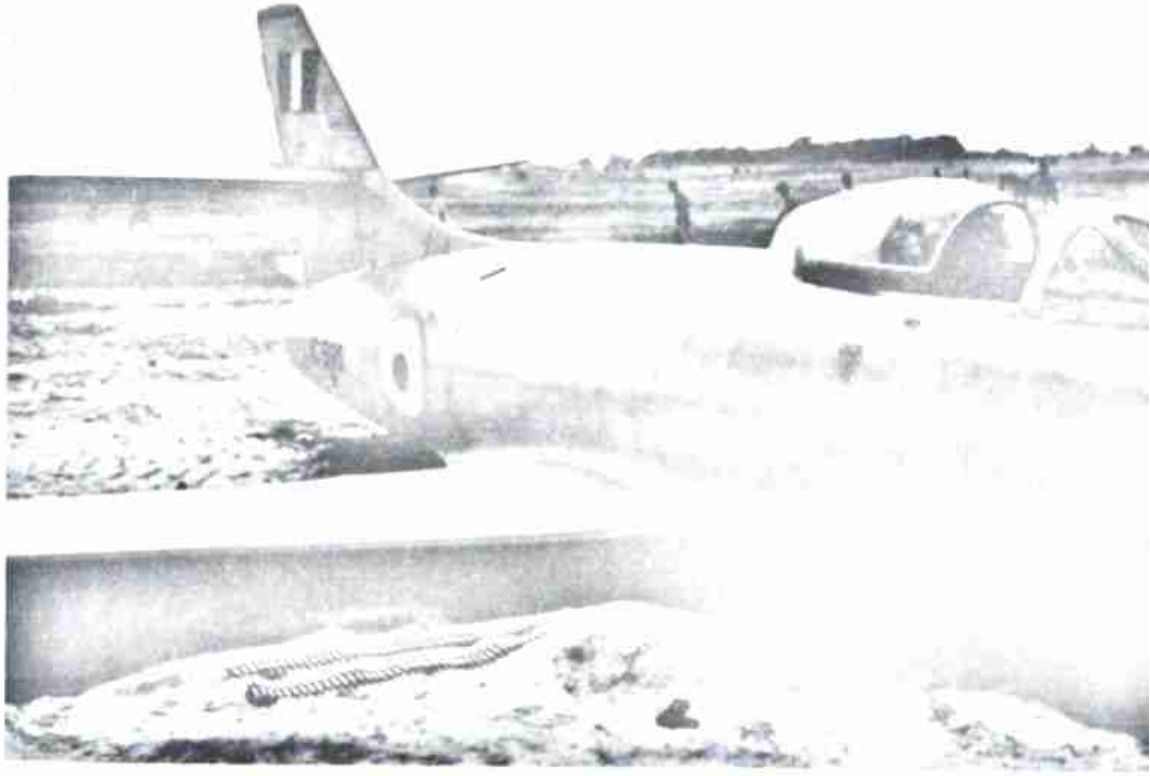
اس سگنل کے کئی نکات تبصرہ طلب ہیں۔ سب سے پہلے یہ فرض کر لیا گیا تھا کہ دونوں سربراہوں کے درمیان فضائی معاہدہ ہو چکا ہے۔ جس کی بلاواسطہ

مشترکہ فوجی امداد کے تحت پاک آرمی کو ملنے والے ساز و سامان میں ایم - ۴۷ اور ایم - ۴۸ پیٹن ٹینک بھی شامل تھے تصویر میں یہ ٹینک ۱۹۶۵ء کے معرکے میں سرگرم نظر آ رہے ہیں -

اپریل ۱۹۶۵ء میں معرکہ رن کچھ نے پاکستان کو انتہائی مستعدی کی حالت میں پہنچا دیا اور ماری پور کراچی سے جو عام حالت میں بی - ۵۷ ونگ کا اڈہ تھا ایف - ۸۶ ایف کی مسلح گشتی پروازیں کی جانے لگیں -

تردید ۱۱ اپریل کے سگنل سے کی گئی۔ جنگ میں شدت کے ظاہرہ خطرے کے بغیر صرف ہلکے فوجی طیارے جاسوسی اور غالباً توپ خانے کی نشاندہی کے لئے استعمال کئے گئے۔

پاک فضائیہ کی طرح پاکستان کی بری فوج کو بھی شروع میں امریکہ کے میچول ایڈ پروگرام سے کافی فائدہ پہنچا تھا۔ بھاری مقدار میں ملنے والے سازوسامان کے ساتھ جس میں ایم۔۴۷ اور ایم۔۴۸ پیٹن ٹینک، ایم۔۲۴ اور ایم۔۴۱ ہلکی بکتر بند گاڑیوں کے علاوہ پاکستان آرمی کے اپنے ایک مکمل ایئر ونگ کے لئے کافی تعداد میں طیارے بھی شامل تھے۔ جن میں مشاہدہ کرنے والے سو عدد سیسنا ایل۔۱۹ اے (او آئی ای) ہلکے طیارے، رابطے کے لئے چند عدد بیچ۔ ایل۔۲۳ اور خاصی تعداد میں بیل۔ ایچ۔۱۳ ہیلی کاپٹر شامل تھے۔ فوج کے ہلکے طیارے سختی سے نافذ اس پابندی سے مبرا تھے۔ جس کے تحت پاک فضائیہ کے طیارے لاہور جیسے مقامات کے علاوہ کسی اور جگہ ہندوستانی سرحد سے ۳۰ میل سے زیادہ قریب نہیں جا سکتے تھے۔

یہ پاکستان آرمی کا ایک سیسنا ایل۔۱۹ تھا جس میں بیٹھ کر پاک فضائیہ کے نامزد کمانڈر انچیف ایئر وائس مارشل نور خان نے ۲۸ اپریل کو یعنی غیر سرکاری

حالانکہ ۱۹۶۵ء کی جنگ سے پہلے ہونے والے معرکہ رن کچھ میں فضائی سرگرمیاں ناپید تھیں لیکن پھر بھی ۲۴ اپریل کو ماری پور سے دو سیبر طیارے پاکستان کی فضا میں داخل ہو کر کراچی کی سمت بڑھنے والے ایک تنہا طیارے کا راستہ روکنے کے لیے فضا میں بلند ہوئے۔ مداخلت کار ایک پوری طرح مسلح اوراگن جسے ہندوستانی فضائیہ طوفانی کہتی تھی نکلا۔ اس طیارے کا راستہ کامیابی سے روک لیا گیا اور اسے جنگ شاہی کے قریب اترنے پر مجبور کر دیا گیا۔ لینڈنگ سے اوراگن کا انڈر کیریج تباہ ہونے کے علاوہ اسے کچھ معمولی نقصان بھی پہنچا مگر اس کا ہواباز جس کا تعلق انڈین ایرفورس کے آگرہ کی اسکواڈرن نمبر ۴ سے تھا کسی خراش کے بغیر حراست میں لے لیا گیا۔ نقصان زدہ اوراگن جس کے بارے میں خیال ہے کہ وہ خراب نوداری کی وجہ سے راستہ بھٹک کر سرحد پار آگیا ہے اب پاک فضائیہ کے پشاور میوزیم میں محفوظ ہے۔

جنگ بندی کے صرف ایک دن بعد ذاتی طور پر جنگ کی صورت حال کا تجزیہ کرنے کے لئے کچھ کے علاقۂ جنگ پر پرواز کی۔ حالانکہ اس وقت ایئر وائس مارشل نور خان پاکستان انٹرنیشنل ایئر لائن سے وابستہ تھے لیکن پھر بھی انہوں نے رن کچھ کے دور دراز علاقوں میں جہاں پاک فضائیہ نے کسی دلچسپی کا مظاہرہ نہیں کیا تھا۔ اگلی صف کے دستوں کے لئے فراہمی رسد کے بارے میں تحقیقات کی ذمہ داری سنبھال لی اور اس کے نتیجے میں فوجی نقل و حمل میں مدد کے لئے اپنے چند سی۔۱۳۰ ہرکولیس طیاروں کا انتظام بھی کر دیا۔

حالانکہ پاک فضائیہ رن کچھ کی جھڑپوں میں فضائی معرکوں کے اضافے سے گریز کر رہی تھی۔ مگر پھر بھی ہندوستانیوں کی متوقع سرگرمیوں کے پیش نظر مناسب تیاریاں کی گئی تھیں۔ جنگ زدہ علاقے سے قریب تر ہونے کی وجہ سے کراچی کے باہر ماری پور کے اڈے کو ۱۵ اپریل ۱۹۶۵ء سے چوکس کر دیا گیا تھا' اور اس کے ساتھ ہی ہندوستانی فضائیہ کے پٹھانکوٹ' آدم پور اور ہلواڑہ جیسے بڑے ہوائی اڈوں کے سامنے موجود سرگودھا کے لڑاکا ہوائی اڈے کو بھی اسی طرح مستعد کر دیا گیا تھا۔ پاک فضائیہ کے بی۔۵۷ اور سیبر طیاروں کو حالتِ جنگ میں تیار رہنے کی ہدایت کی تھی۔ ان دونوں اڈوں کے آپریشن روم اور ان کے ساتھ فضائیہ کے ہیڈ کوارٹر میں فضائی دفاعی کارروائی کے مرکز (اے ڈی او سی) کو ۲۴ گھنٹے کی چوکیداری پر لگا دیا گیا تھا۔ اسکواڈرن نمبر ۲۲۹ اور ۲۲۴ کو بھی حالت مستعدی میں مغربی پاکستان کے جنوب میں بدین پر سیکٹر آپریشن سنٹر کے موبائل حصے کی حیثیت سے تعینات کر دیا گیا تھا۔

بدین امریکی فوجی امداد کے تحت حاصل ہونے والے دو اعلیٰ طاقت کے ایف پی ایس۔۲۰ پیشگی خبردار کرنے والے اور کنٹرول راڈار کا وقوع تھا۔ مغربی پاکستان کے مزید شمالی علاقے میں سکیسر پر ایک دوسری تنصیب اگلی صف کے سرگودھا اڈے کی خدمات پر مامور تھی۔ پاک فضائیہ دو سو میل سے زائد علاقے میں محرابی انداز پر چھان بین کر کے دشمن کے آنے والے طیاروں کا پتہ چلا سکتی تھی اور مداخلت کاری میں اپنے طیاروں کی رہنمائی کر سکتی تھی۔ ٹھٹھہ اور راہوالی پر بھی قدیم اور فرسودہ قسم کے راڈار موجود تھے۔ انکے ساتھ ہی مشرقی پاکستان میں سو میل کی حدِ نظر والے قدیم طرز کے ٹائپ ۱۳، ۱۴ اور ۱۵ کے اشتراک کا راڈار موجود تھا۔ مغربی پاکستان میں کچھ علاقوں میں پہاڑوں کی موجودگی کی وجہ سے نیچی سطح پر نظر رکھنے میں مشکلات کا سامنا تھا اور اس کی وجہ سے دفاعی حلقے میں کئی خلا پیدا ہو گئے تھے۔ ۱۹۶۵ء کی جنگ شروع ہوتے ہی پاک فضائیہ نے پیشگی خبردار کرنے والے اپنے نظام کی کچھ خامیوں کو دور کرنے کے لئے پاک آرمی سے نیچی سطح کے لئے کام کرنے والے چند ٹائپ ۵۰۱۔بی راڈار سیٹ حاصل کر لئے لیکن فضائی دفاع کے نظام کو تقویت پہنچانے کے لئے شروع ہی سے ۳۰' ۶۰ اور ۱۰۰ میل کے دائرے میں کام کرنے کے قابل موبائل مشاہداتی یونٹوں کا سلسلہ موجود تھا جن کا ٹیلیفون اور ریڈیو کے ذریعے آپریشن سنٹر سے رابطہ قائم تھا اور جب جنگ شروع ہوئی تو یہ زمینی مشاہداتی یونٹ مداخلت کے لئے آنے والے تمام ہندوستانی طیاروں کی نقل و حرکت کی پیشگی اطلاع دینے میں کافی مؤثر ثابت ہوئے۔

جہاں تک ہندوستانی فضائیہ کے راڈار دفاعی نظام کے توڑ کا تعلق تھا۔ پاک فضائیہ نے کسی سستی کا مظاہرہ نہیں کیا۔ جھڑپوں کے آغاز سے بہت پہلے ہی پاکستان نے اپنے الیکٹرونک انٹیلیجنس تنظیم کے لئے ریڈیو نشریات سننے کی غرض سے چوکیاں بٹھا دی تھیں اور ۱۹۶۵ء کی جنگ سے پہلے اور جنگ کے دوران ای سی ایم اور کڑی نگرانی کرنے والے آلات مسلسل زیرِ استعمال رہے۔ خصوصی آلات سے لیس دو عدد مارٹن آر بی۔۵۷ بی اور دو آر بی۔۵۷ ایف طیاروں کو پاک فضائیہ نے ان کے الیکٹرونک انٹیلیجنس (ایلینٹ) فرائض پر تعینات کیا تھا اور ان طیاروں نے کارکردگی کی مشکلات کا تعین کرنے کے ساتھ ساتھ پہلی گولی چلنے سے پہلے ہی انبالہ اور امرتسر میں واقع ہندوستانی فضائیہ کی اہم تنصیبات کا ٹھکانہ معلوم کر لیا تھا اور اس کے بعد پٹھانکوٹ' آدم پور اور ہلواڑہ کمپلیکس کے ہندوستانی فضائیہ کے مختلف اسکواڈرن کا تحفظ کرنے والے امرتسر کے ہندوستانی راڈار کے خلاف ضرب کاری میں پاک فضائیہ کے یہ ایلینٹ طیارے اہم کردار ادا کرتے رہے۔

واقعات کے مطابق رن کچھ کے تنازعے میں فضائیہ نے کوئی بھی نمایاں سرگرمی نہیں دکھائی۔ لیکن "ڈیزرٹ ہاک" کے نتیجے میں پاک فضائیہ فوری کارروائی کے لئے مستعد ضرور تھی۔ ماری پور سے مسلح حربی فضائی گشت اور دشمن کی فوجی پوزیشن کے جائزے کے لئے ۱۱ اپریل سے ایف۔۸۶ کی پروازیں جاری تھیں ان کی مدد کے لئے دو عدد ایف۔۱۰۴ اے اسٹار فائٹر سرگودھا سے یہاں بھیج دیئے گئے تھے۔ لیکن اشتعال سے گریز کی خاطر یہ پروازیں متنازعہ سرحد سے بہت ہٹ کر کی جا رہی تھیں۔ حالانکہ نظر یہ آرہا تھا کہ انڈین ایئر فورس اس سلسلے میں کچھ زیادہ محتاط نہیں تھی۔ مثال کے طور پر ۲۴ اپریل کو بدین سے پیشگی اطلاع ملنے پر پاکستانی سرحد کے اندر داخل ہونے والے ایک طیارے کا راستہ روکنے کے لئے دو عدد سیبر ماری پور سے روانہ کئے گئے۔ سال کے اس حصے میں پنجاب' دہلی اور راجستھان کے علاقوں میں اٹھنے والے گرد و غبار سے آلودہ فضا کی وجہ سے نمو داری بہت خراب تھی۔ اس مشکل کے باوجود جب سیبر نے اس طیارے کو دیکھا تو وہ کراچی کی سمت بڑھتا ہوا پاکستان کی سرحد کے اندر پچاس میل تک پہنچ چکا تھا۔ اس طیارے کی شناخت کر لی گئی وہ سبز اور کیسری دائرے والا ہندوستانی فضائیہ کا اوراگن طرز کا بمبار طیارہ تھا جو سطح زمین سے دو ہزار فٹ کی بلندی پر اڑ رہا تھا۔ اس سے قبل کہ پاکستانی سیبر اس پر حملے کے لئے پوزیشن سنبھالتے ہندوستانی اوراگن نے اپنی انڈر کیریج اور فلیپ جھکا کر ہتھیار ڈال دیئے اور جنگ شاہی کے قصبے کے پاس مجبوراً اُتر گیا۔ بمبیوں کی تباہی کے علاوہ اوراگن کو اترتے وقت کچھ

زیادہ نقصان نہیں پہنچا۔ اس کے پائلٹ فلائٹ لیفٹیننٹ رانا سکانے جس کا تعلق جام نگر کے آکٹرری اسکواڈرن نمبر ۱۵ سے تھا' خود کو پاک فضائیہ کا رکن بتا کر بچ نکلنے کی کوشش کی لیکن وہ گرفتار کر لیا گیا۔ اور اگن پوری طرح مستیع تھا لیکن یہ ظاہر ہو رہا تھا کہ اس کا ہوا باز غلطی سے سرحد پار چلا آیا ہے۔ اس لئے اگست تک لے واپس کر دیا گیا۔ اور اس کا نقصان زدہ اوراگن اب پاک فضائیہ کے میوزیم میں نمائش کا خاص حصہ ہے۔

جنگ بندی سے قبل ہندوستانی فضائیہ کی طرف سے فضائی حدود کی خلاف ورزی کے دو اور واقعات ہوئے۔ ان دونوں کے نتیجے میں سنگین فضائی جنگ شروع ہو سکتی تھی۔ مگر پاکستانیوں کے ضبط کی وجہ سے ایسا نہ ہوا۔ ایک بار انڈین ایئر فورس کا جاسوسی کرنے والا کینبرا سرگودھا کے شمال مشرق میں سرحد کے اندر آ گیا اور دس منٹ تک ایک اسٹار فائٹر ایف۔۱۰۴ کا ہوا باز فلائنگ آفیسر مشتاق نظریں جمائے اس کا تعاقب کرتا رہا۔ لیکن چونکہ دشمن کو تباہ کرنے کے احکامات نہیں دیئے گئے تھے۔ اس لئے کینبرا کو کسی خراش کے بغیر واپس جانے کا موقع دے دیا گیا۔ اور جب ایک طیارے نے محاذ کے عقب میں پاکستانی دستوں پر غوطہ لگایا اور اس پر زمین سے فائر بھی ہوا تو ڈویژنل ہیڈ کوارٹر کی درخواست پر فوری جوابی کارروائی کے لئے دو کینبرا طیارے ماری پور سے روانہ کئے گئے لیکن جب یہ معلوم ہوا کہ ہندوستانی طیارے نے دراصل پاکستانی دستوں پر حملہ نہیں کیا تھا تو بی۔۵۷ طیاروں کو محاذ پر پہنچنے سے پہلے ہی واپس طلب کر لیا گیا۔

حالانکہ رن کچھ تنازعہ میں پاک فضائیہ کو کوئی قابلِ ذکر کردار ادا کرنے کا موقع نہیں ملا۔ لیکن پھر بھی پاک فضائیہ کو جنگی خطوط پر تیار کرنے کے لئے یہ تجربہ کافی اہمیت کا حامل تھا۔ مثال کے طور پر "ڈیزرٹ ہاک" کے نتیجے میں ماری پور سے بری فوج کی مدد کے لئے مخصوص پروازوں کا طریقہ تبدیل کر کے روزانہ فوجی ضرورت کے بری حملوں کے لئے کم از کم چھ پروازوں کا انتظام کیا گیا۔ اس وقت فضائی امداد کے لئے بری فوج کی درخواست پر غور کرنے کے لئے کوئی جوائنٹ آپریشن سنٹر (جے او سی) بھی نہیں تھا لیکن اس رابطے سے ایک گروپ کیپٹن کو جنرل ہیڈ کوارٹر سے اور ایک اسکواڈرن لیڈر کو آٹھویں ڈویژن کے ہیڈ کوارٹر سے منسلک کر دیا گیا۔ اس رابطے کے مؤثر ہونے کا اندازہ اس سگنل سے ہو سکتا ہے جو ۶ جولائی ۱۹۶۵ء کو جنرل محمد موسیٰ نے پاک فضائیہ کے کمانڈر انچیف ایئر مارشل اصغر خان کو بھیجا۔

"اب جب کہ ہنگامی صورت حال میں کمی آ گئی ہے۔ پاک آرمی اور میری طرف سے پاک فضائیہ کے افسروں اور عملے کے بھرپور تعاون پر شاندار قدردانی کے جذبات قبول کیجئے۔ ان کی پیشہ ورانہ مہارت' بلند حوصلہ' فرض شناسی اور ذاتی طرز عمل بہت زیادہ متاثر کن ہے۔"

اور کچھ نہ بھی ڈیزرٹ ہاک نے پاک فضائیہ کی حربی منصوبہ بندی پاک آرمی کی مدد کے لئے کارروائیوں کی خصوصی ذمہ داری کی شمولیت کی لازمی اہمیت کو تو عیاں کر ہی دیا اور یکم جولائی ۱۹۶۵ء کو رن کچھ میں سرکاری جنگ بندی پر عمل سے پہلے ہی اس منصوبے پر نظر ثانی کی جا چکی تھی۔ اور رن کچھ کے معرکے سے متعلق ہندوستان کے وزیر اعظم لال بہادر شاستری کے اس تبصرے سے کہ " آئندہ ہم جنگ کے لئے اپنی پسند کے مقام اور وقت کا انتخاب خود کریں گے۔" پاکستان کے دفاعی مقاصد پر نظر ثانی کی مزید ہنگامی اہمیت میں اضافہ ہو گیا تھا۔

اس لئے یہ امر تعجب خیز نہیں ہے کہ جولائی کے اختتام پر جب پاک فضائیہ کے تمام یونٹ زمانہ امن کے معمول پر لوٹ آئے تھے ایئر اسٹاف پوری شدت سے جنگ کے خیالات میں غرق تھا۔ اس مرحلے پر کمانڈ میں ہونے والی تبدیلی کے پیش نظر بھی پاک فضائیہ کی پالیسی پر نظر ثانی مناسب تھی۔ آٹھ سال کی انتہائی اہم مدت کے بعد جس کے دوران انہوں نے پاک فضائیہ کو اس کی ابتدائی حالت سے بھرپور انداز میں ہر پہلو سے پروان چڑھتے دیکھا۔ ایئر مارشل اصغر خان جولائی ۱۹۶۵ء میں ریٹائر ہو کر اپنے جانشین ایئر وائس مارشل نور خاں سے جو اس وقت پاکستان انٹرنیشنل ایئر لائن کے مینجنگ ڈائریکٹر تھے عہدہ تبدیل کرنے والے تھے۔

■■■

جنگ کے لئے پاک فضائیہ کی صف بندی

اگر ایئر مارشل اصغر خان نے فضائیہ کی بنیاد رکھی تو اسے استحکام بخشنے کے لیے ایئر وائس مارشل نور خان کا انتخاب ایک بہترین فیصلہ تھا۔ وہ اس وقت عمر کے پانچویں عشرے کے ابتدائی سالوں میں تھے۔ چھریرے بدن کے ساتھ ان کی پراثر شخصیت، قیادت کی ایک خوبصورت شبیہہ پیش کرتی ہے۔ پاک فضائیہ کی کمان سنبھالنے سے پہلے وہ چھ سال تک پاکستان انٹرنیشنل ایئر لائن سے منسلک تھے۔ اور اس عرصے میں انہوں نے ایک چھوٹے سے ادارے کی طرح جدھر میں مصروف پی آئی اے کو بلندی پر پہنچا کر بین الاقوامی طور پر تسلیم شدہ اعلیٰ فنی معیار، بہترین خدمت اور منفعت بخش ادارے میں تبدیل کر دیا۔ اس کے ساتھ ہی شہری ہوابازی اور سیاحت کے اداروں کے منتظم اعلیٰ کی وسیع ذمہ داریاں بھی وابستہ تھیں۔ ان اداروں میں کام کرنے سے نور خان کو وسیع تجارتی تجربہ بھی حاصل ہوا جس نے انہیں فوجی حلقوں میں غیر معمولی وسعت نظری سے نوازا —— وہ اپنی ذمہ داریوں کے لیے کچھ کم تعلیم یافتہ بھی نہ تھے۔ انہوں نے ابتداء ہی میں رائل انڈین ملٹری کالج ڈیرہ دون سے گریجویشن کیا تھا اور دوسری جنگِ عظیم میں رائل انڈین ایئر فورس کے ساتھ لڑاکا اور غوطہ مار بمبار پائلٹ کی حیثیت سے جنگی خدمات انجام دی تھیں۔

اپنے پیشرو اصغر خان کی طرح ایئر مارشل نور خان بھی "کاک پٹ سے قیادت" کے اصول پر یقین رکھتے ہیں۔ کئی سال تک عملی پرواز سے دور رہنے کے باوجود انہوں نے ۲۳ جولائی ۱۹۶۵ء کو پاک فضائیہ کی کمان سنبھالنے کے چند دن بعد ہی اسکواڈرن نمبر ۹ کے انتہائی پیچیدہ اسٹار فائٹر اڑانا شروع کر دیے تھے انہوں نے دونوں طرز کے سیبر سے نشانہ بازی کا آغاز بھی کیا اور اس وقت تک اس میں مصروف رہے جب تک کہ ٹھیک ٹھیک نشانے لگا کر اپنے ہوابازوں کے لیے سو فیصد اسکور کی تقریباً ناممکن مثال قائم نہ کر دی۔

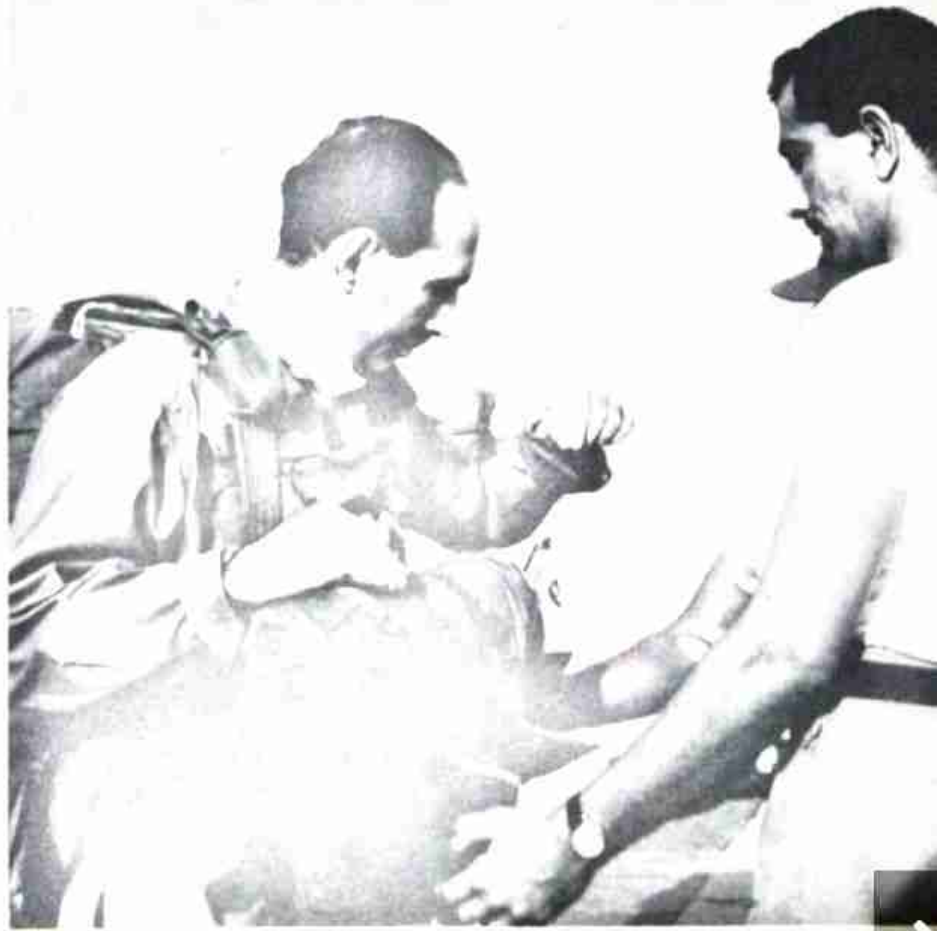
نور خان میں ایک حربی پائلٹ کی پیدائشی صفات موجود ہیں۔ اور پرواز کے دوران جارحانہ انداز ان کی فطرت کا حصہ ہے۔ انہوں نے ان صفات کے علاوہ ایئر ہیڈ کوارٹر میں اپنی میز کے پیچھے بیٹھ کر شاطرانہ حکمت عملی اور فوجی تنظیم کے مسائل سمجھنے کی اعلیٰ صلاحیت کا مظاہرہ کیا۔

رن کچھ کے بحران کے دوران پاک فضائیہ اور انڈین ایئر فورس کو اس معرکے سے دور رکھنے کے لیے "شریفانہ معاہدے" کو انہوں نے سراسر حماقت قرار دیا وہ یہ سمجھنے سے قاصر تھے کہ جب پاک فوج کے جوان وطن کی آبرو کے لیے اپنی جانیں نچھاور کر رہے ہوں اور علاقہ بھی ہاتھ سے نکل رہا ہو تو پاک فضائیہ کیوں دور کھڑی تماشہ دیکھتی رہے۔ انہوں نے شروع ہی سے اس معاہدے کی مخالفت کی۔ ان کا خیال تھا کہ اس سے پاک فضائیہ کے حوصلے پر بھی برا اثر پڑے گا۔ ان کے اس نقطۂ نظر ہی کی بناء پر پاک فوج کی زیادہ سے زیادہ مدد کا اصول فضائیہ کی تنظیمِ نو کی پالیسی کا اہم عنصر قرار پایا۔ انہیں جلد ہی علم ہو گیا کہ پاک آرمی اور پاک فضائیہ ملک کے دفاعی مسائل کے لیے علیحدہ علیحدہ اپنے انداز پر سوچ رہی تھیں اور اس اندازِ فکر میں ایک دوسرے سے تعاون اور ایک دوسرے پر انحصار کو قطعی اہمیت حاصل نہیں ہے۔

یہ صاف ظاہر ہے کہ اس صورتِ حال کو بہتر بنانے کی کوشش میں وہ برّی فوج کی زیادہ بہتر مدد کی اس پالیسی کی توثیق کر رہے تھے جو پہلے ہی جون ۱۹۶۵ء کی غیر سرکاری جنگ بندی کے بعد ہونے والے پاک فضائیہ کے نظرثانی شدہ منصوبے میں شامل تھی۔

اس جنگ بندی سے پاکستان اور ہندوستان کے تعلقات میں کوئی بہتری پیدا نہیں ہوئی۔ اس کے بعد پاکستان نے خفیہ طور پر حریت پسندوں کو مقبوضہ علاقہ میں بھیج کر ہندوستانی مقبوضہ کشمیر کو آزاد کرانے کا ایک بڑا منصوبہ بنایا۔ مجاہد ما

ایف-۱۰۴-اے پر عبور حاصل کرنے سے قبل ایئر وائس مارشل نور خان نے دو نشستوں والے ایک ایف-۱۰۴-بی پر مختصر شناسائی حاصل کی اس طرز کے دو عدد تربیتی طیارے پاک فضائیہ کو مشترکہ امدادی پروگرام کے تحت دستیاب ہوئے تھے۔ نور خان نے ایف-۸۶ کے دونوں طرز کے طیاروں سے فضا سے زمین پر ٹھیک ٹھیک نشانے لگا کر سو فیصد کامیابی کا مظاہرہ کیا اور ۱۹۶۵ کی جنگ کے بعد چین سے ملنے والے مگ-۱۹ پر بھی یہی کارنامہ دوہرایا۔

کاک پٹ سے قیادت کے علاوہ نور خان اپنے فوجی تجربے میں ہر ممکن اضافہ حاصل کرنے کا مصمم ارادہ رکھتے تھے انہوں نے پاک فضائیہ کے لاک ہیڈ ہرکولیس ۔۔۱۳۰ سے پیراشوٹ چھلانگ لگا کر اپنے لئے بری فوج کا پیراٹروپ ونگ حاصل کر لیا۔ پہلی چھلانگ سے پہلے آرمی کا انسٹرکٹر ان کی پیراشوٹ چیک کر رہا ہے۔

نور خان ائیر ہیڈکوارٹر میں اپنا آرمی پیراٹروپ ونگ وصول کر رہے ہیں۔ اس سے ان کی زیر قیادت پاک فضائیہ کے بری فوج سے قریبی رابطہ کا اظہار ہوتا ہے۔

بھیجنے کا یہ منصوبہ اس وقت کے وزیر خارجہ ذوالفقار علی بھٹو کی اس یقین دہانی پر مبنی تھا کہ کشمیر میں جنگ صرف کشمیر تک ہی محدود رہے گی جو متنازعہ علاقہ ہے۔ اور یہ پاکستان اور ہندوستان کے درمیان مکمل جنگ کی صورت اختیار نہیں کرے گی۔ ایئر مارشل نور خان کو یقین تھا کہ اس کے نتیجے میں ہندوستان بین الاقوامی سرحدوں پر حملہ کرے گا۔ آنے والے تصادم کے پیش نظر انہوں نے فوراً پاک فضائیہ کے جنگی منصوبے پر نظر ثانی کا کام شروع کر دیا۔

پاک فضائیہ کی کمان سونپتے وقت ایئر وائس مارشل نور خان کو کشمیر سے متعلق فوج کے منصوبے کے بارے میں کوئی معلومات فراہم نہیں کی گئیں۔ فوجی نقل و حرکت کے بارے میں افواہیں سننے کے بعد انہوں نے فوراً کشمیر کے جی او سی، جنرل ملک سے ملاقات کا انتظام کیا۔ جنرل ملک ہی خفیہ دستے بھیجنے والے منصوبے پر عمل درآمد کے ذمہ دار تھے۔ کمانڈر انچیف نور خان ایک سیسنا ٹی۔۳۷ میں راولپنڈی پہنچے اور پھر پاک فضائیہ اور پاک آرمی کے درمیان رابطہ قائم کرنے کے لیے آرمی کے ہیلی کاپٹر میں مری پہنچ گئے۔ تقریباً آٹھ ہزار چھاپہ مار اور باقاعدہ فوجی دستے خفیہ طور پر کشمیر بھیجنے کے اس مجوزہ منصوبے پر تبادلۂ خیال کے دوران علم ہوا کہ اس میں پاک فضائیہ کی شراکت پر غور ہی نہیں کیا گیا۔ لیکن ایئر وائس مارشل نور خان نے فوراً لاک ہیڈ۔سی۔۱۳۰ ٹرانسپورٹ طیاروں کی پیش کش کر دی۔ کیونکہ وہ سمجھتے تھے کہ اتنا بڑا کام فوج کے ہلکے طیاروں اور ہیلی کاپٹروں کی صلاحیت سے بالاتر ہے۔ جنرل ملک صرف فوجی فضائی ونگ ہی کے بارے میں سوچ رہے تھے۔ ایئر ہیڈ کوارٹر واپس آ کر کمانڈر انچیف نے ٹرانسپورٹ اسکواڈرن کمانڈر کو حکم دیا کہ کشمیر کے پہاڑوں پر اس مشکل کام کے لیے ضروری آزمائشی تیاریاں کی جائیں۔ ایسی پروازوں کا سراغ ملتے ہی ہندوستان کی طرف سے پاک فضائیہ کے ہوائی اڈوں پر جوابی حملے کا سلسلہ شروع ہو سکتا تھا۔ اس لیے کمانڈر انچیف نے فوجی نقل و حمل کی ان پروازوں کو رات کی تاریکی میں چھپا کر بھیجنے کا فیصلہ کیا۔

فوجی منصوبے سے واقف ہونے کے بعد نور خان کو یہ سوچنا تھا کہ پاک فضائیہ کس طرح آنے والے تصادم میں زیادہ مؤثر کردار ادا کر سکتی ہے۔ اس بارے میں انہوں نے جنرل موسیٰ کو اطلاع دی کہ جیسے ہی پاکستانی چھاپہ مار کشمیر میں جنگ بندی لائن پار کریں گے، پاکستان پر ہندوستان کا حملہ بالکل یقینی ہو جائے گا۔

اس وقت پاک فضائیہ کا جنگی منصوبہ ۱۹۶۲ء میں ہندوستان کے جنگی مقاصد کے تجزیئے پر مبنی تھا۔ پاک فضائیہ اسی تجزیئے پر انحصار کر رہی تھی اور اسی کے مطابق اس نے انڈین ایئر فورس کی ترجیحات کا اندراج کیا تھا جو حسب ذیل ہیں۔

(ا) پاک فضائیہ کو تیزی سے غیر مؤثر کرنا۔
(ب) رسل و رسائل کے اہم ذرائع کو تباہ کرنا
(پ) پاکستان کی جنگی تیاریوں کے وسائل تباہ کرنا

ان مقاصد کے مطابق ہندوستانی فضائیہ کے لیے اہم ہدف کچھ اس طرح تھے۔

(۱) سرگودھا کا ہوائی اڈہ اور سیکسر پر اس کا راڈار اسٹیشن۔
(۲) ماری پور (کراچی) کا ہوائی اڈہ اور بدین میں اس کا راڈار اسٹیشن۔
(۳) ڈھاکہ میں فضائیہ کا ہوائی اڈہ اور اس کا موبائل راڈار اسٹیشن۔
(۴) کراچی اور راولپنڈی (چکلالہ) کا شہری ہوائی اڈہ۔
(۵) صنعتی ٹھکانے مثلاً کراچی کی بندرگاہ، جنوب میں تیل کے ذخیرے واہ آرڈیننس فیکٹری، اٹک آئل راولپنڈی اور پشاور میں پٹرول کے ذخیرے!

ہندوستانی فضائیہ کے مقابلے میں نسبتاً مختصر ہونے کی بنا پر پاک فضائیہ اچانک ضرب کو برداشت ہی نہیں کر سکتی تھی۔ اس لیے منصوبہ یہ بنایا گیا کہ جہاں تک وسائل اجازت دیں پاک فضائیہ کو ہر وقت اعلیٰ درجے کی عملی کارروائی کے لیے مستعد رہنا چاہیئے۔ یہ بھی اندازہ تھا کہ پاک فضائیہ دشمن پر ضرب لگانے میں پہل نہیں کر سکے گی۔ اس کا بنیادی کام پاکستان کا فضائی دفاع ہوگا۔

ایئر مارشل اصغر خان کا کہنا تھا کہ بری فوج کے لیے پاک فضائیہ کوئی مدد فراہم نہیں کرے گی۔ زیادہ سے زیادہ یہی کیا جا سکتا ہے کہ انڈین ایئر فورس کے طیاروں کو پیچھے دھکیلنے کی کوشش کی جائے۔

بری فوج کی فوری امداد کے لیے مخصوص کیے جانے والے کچھ سیبر طیاروں کے علاوہ ۲۹ جون ۱۹۶۵ء کو نئے سرے سے مرتب کیا جانے والا "جنگی مستعدی کا منصوبہ" کسی بڑی تبدیلی کے بغیر ۱۹۶۲ء کے منصوبے ہی پر مبنی تھا۔ ایئر مارشل اصغر خان کی طرف سے منصوبے کی تشکیل کے لیے بنائی جانے والی کمیٹی کو کچھ "سیاسی مفروضات" کی بنیاد پر کام کرنے کی ہدایت کی گئی تھی۔ اور کمیٹی کے نتائج اس مفروضے پر قائم تھے کہ تصادم کا آغاز طویل عرصے سے موجود مسئلہ کشمیر ہی سے ہوگا اور پاکستان کی اصل جنگ سابق مغربی پنجاب کے علاقے ہی میں لڑی جائے گی۔ پاک فضائیہ کے اس اہم منصوبے پر اختلاف تھا کہ ہندوستان کے منتخب اہم اڈوں پر ضرب لگا کر انہیں غیر مؤثر بنا دیا جائے تاکہ ہندوستانی فضائیہ کی عددی برتری کو کم کر کے پاک فضائیہ کی بقا کا امکان بڑھایا جا سکے اور فضا میں ہندوستانی فضائیہ کی برتری ختم کی جا سکے اور ساتھ ہی بری جنگ میں ہندوستانی فضائیہ کو آزادی سے مداخلت کرنے سے روکا جا سکے۔

اور منصوبے پر نظر ثانی کرنے اور اسے نئے سرے سے مرتب کرنے کے لیے نور خان نے گروپ کیپٹن ایف ایس حسین کی قیادت میں سینئر افسروں کی ایک کمیٹی قائم کی۔ اس کمیٹی کا کام ان بنیادوں پر سفارشات مرتب

ہندوستان کے اندر ہوائی اڈوں پر پہلے حملے کے لئے منتخب کئے جانے والے سیبر طیاروں کو بازوؤں کے نیچے دو ڈراپ ٹینک اور غیر متحرک گن سے لیس کیا گیا اس کا مطلب یہ تھا کہ راکٹ کا استعمال نہیں کیا جاسکتا۔ ۱۹۶۵ میں جھڑپوں کی شدت میں اضافے کے ساتھ مغربی پاکستان میں پُرخطر آسمان کے نیچے پوری طرح لیس سیبر طیارے پاک فضائیہ کی بھرپور مستعدی کا مظہر تھے

کرنا تھا کہ،

"کس طرح ہوائی اڈوں کے تحفظ کو برقرار رکھتے ہوئے فوجی کارروائی کے مرکزی علاقے میں فضائی برتری حاصل کی جاسکتی ہے تاکہ ہندوستانی فضائیہ کو انڈین آرمی کی امداد سے باز رکھتے ہوئے پاک آرمی کو زیادہ سے زیادہ مدد فراہم کرکے برّی جنگ پر اثر ڈالا جاسکے!"

کمیٹی کو جن اہم نکات پر غور کرکے سفارشات مرتب کرنی تھیں ـــ وہ حسب ذیل ہیں۔

(ا) فضائی جنگ میں برتری حاصل کرنے کا منصوبہ مرتب کرتے وقت یہ سمجھ لیا جائے کہ اصل جنگ کا مرکز کشمیر اور دریائے ستلج کا درمیانی علاقہ ہوگا۔

(ب) ہندوستانی فضائیہ کی عددی برتری کو کس طرح غیر مؤثر بنایا جائے۔

(پ) کم سے کم کوشش کے ساتھ اپنے فضائی اڈوں کا مؤثر دفاع کس طرح یقینی بنایا جائے؟

(ج) تصادم کے مرکزی علاقے میں برّی فوج کے لیے فضائیہ کی امدادی کارروائی کے طریقے وضع کیے جائیں۔

(د) پاک فضائیہ کے صفِ اوّل کے طیاروں اور عملے کے استعمال کے بغیر دشمن کو زیادہ سے زیادہ ہراساں کرنے کے لیے تجاویز مرتب کی جائیں۔

(ن) دشمن کو اچانک جالینے اور حملہ دینے کے طریقے تجویز کیے جائیں اور

(م) فوجی نقل و حمل کے منصوبوں اور عملی جنگی کارروائی میں ہم آہنگی کو ایک امر یقینی بنایا جائے۔

ہندوستانی فضائیہ کا سامنا کرنے کے منصوبے میں کمانڈر انچیف اور پاک فضائیہ کے منصوبہ سازوں کو تین اہم مسائل کا سامنا تھا۔ پہلا مسئلہ پاک فضائیہ اور انڈین ایئر فورس کے درمیان عددی طاقت کا وسیع فرق تھا جس کی تفصیل پہلے بیان کی جاچکی ہے۔ دوسری اہم مشکل کارروائی کے قابل صفِ اوّل کے ہوائی اڈوں کی سنگین قلت تھی۔ مغربی پاکستان کی نسبتاً تنگ جغرافیائی پٹی میں شمال میں پشاور اور سرگودھا تھے۔ چکلالہ اور رسالپور کے ٹرانسپورٹ اور تربیتی پرواز کے ہوائی اڈے صرف لڑاکا جیٹ طیاروں کے استعمال میں آنے کے قابل تھے۔ جنوب میں ماری پور ـــ کوئٹہ اور سمنگلی جیسے عقبی ہوائی اڈوں سے صرف دور تک پرواز کے قابل مثلاً بی۔۵۷ جیسے طیارے ہی پرواز کرسکتے تھے۔

مشرقی پاکستان میں ڈھاکہ (تیج گاؤں) پر صرف ایک فوجی ہوائی اڈہ دستیاب تھا۔ مناسب تعداد میں ہوائی اڈوں کی عدم موجودگی سے پاک فضائیہ کے طیاروں کو حفاظت کی خاطر مختلف اڈوں پر منتشر کرنے میں دقت کا سامنا تھا اور اس وجہ سے انڈین ایئر فورس کو کاری ضرب لگانے میں آسانی تھی۔ پاک فضائیہ کے پاس مؤثر کارروائی کے لیے مناسب لچک کا فقدان تھا۔

پاک فضائیہ کی کمان سنبھالنے کے فوراً بعد نور خان نے کشمیر میں جنگ بندی لائن پار کرنے والے پاک آرمی کے باضابطہ اور بے ضابطہ دستوں کے لئے رسد فراہم کرنے کی غرض سے مالک ہیڈ مرکوبیس ٹرانسپورٹ طیاروں پر مشتمل اپنی چھوٹی سی فورس کی پیش کش کی۔ نمبر ۶ اسکواڈرن کے سی۔۱۳۰ طیاروں کے ہوا بازوں نے موسم سرما میں گلگت اور سکردو جیسے مقامات پر فراہمی رسد سے پہاڑوں کے درمیان کارروائیوں کا خاصا تجربہ حاصل کر لیا تھا۔ یہ تصویر میں نظر آنے والا لاک ہیڈ ایل-۱۰۰-۳۸۲ بی پہلے پی آئی اے کے زیر استعمال تھا لیکن بعد میں پاک فضائیہ کو تنبر کر دیا گیا۔ ۱۹۶۸ میں یہ طیارہ قراقرم کے علاقے میں کارروائی کے دوران گر کر تباہ ہو گیا۔

اس کے مقابلے میں ہندوستانی فضائیہ کے پاس مغربی اور مشرقی پاکستان کی سرحدوں کے اطراف دو درجن سے زائد ہوائی اڈے موجود تھے۔ ان اڈوں پر ہندوستانی فضائیہ کی ۷۵ فیصد طاقت موجود تھی۔ ان میں تقریباً نصف ہوائی اڈے اس قابل تھے کہ ان پر سے نیچی پرواز کے ساتھ پاکستان پر آسانی سے حملہ کیا جا سکتا تھا۔ امرتسر راڈار اسٹیشن کے زیر کنٹرول پٹھانکوٹ، آدم پور اور ہلواڑہ کے کامپلیکس سے ایسا مثلث بنتا ہے جس کا زاویہ لاہور جیسے اہم شہر سے صرف ۱۶ میل کے فاصلے پر ہندوستانی سرحد کے اندر قائم ہوتا ہے۔ حالانکہ پاک فضائیہ کے مغربی منصوبے میں بہت سے ہوائی اڈے اور راڈار اسٹیشن مثلاً شمال میں سری نگر، وسطی ہند میں انبالہ اور جنوب میں جام نگر شامل تھے۔ مگر پاک فضائیہ نے سب سے پہلے مغربی پاکستان کی سرحد پر امرتسر کامپلیکس کو ٹھکانے لگانے کا فیصلہ کیا۔ مشرقی پاکستان میں پاک فضائیہ کا سب سے اہم ہدف انڈین ایئر فورس کا اڈہ کالائی کنڈہ تھا جو باگ ڈوگرہ، بارک پور اور ہاسی مارا جیسے ہوائی اڈوں سے گھرا ہوا تھا۔

تیسرا مسئلہ یہ تھا کہ شمال میں پاک فضائیہ کی دفاعی اور لڑاکا طیاروں کی کارروائیوں کے لیے رہنمائی کا سارا انتظام سیکسر کے پیشگی اطلاع دینے والے مرکزی راڈار پر منحصر تھا۔ جبکہ جنوب میں اس قسم کی سہولت بدین میں دستیاب تھی۔ ان مراکز کو نقصان پہنچنے یا ان کی تباہی کی صورت میں پاک فضائیہ کے پاس سہارے کے لیے کوئی متبادل آلات بھی نہیں تھے۔

منصوبہ ساز کمیٹی کی سفارشات کے بعد ایر وائس مارشل نے حسب ذیل فیصلے کیے۔

(ا) پاک فضائیہ کی قوت کو سرگودھا اور پشاور کے علاقے میں جمع کر کے کراچی کے دفاع کے لیے صرف ایک اسکواڈرن رکھا جائے۔

(ب) فضائی برتری کی جنگ سرگودھا کے ہوائی اڈے کے دفاع کی شکل میں لڑی جائے تاکہ مصرف میں زیادہ سے زیادہ بچت، مرکزی ہوائی اڈے اور سیکسر کے راڈار کا دفاع بھی کیا جا سکے اور بری جنگ کے وسیع علاقے پر فضائی تسلط بھی قائم رہے

(پ) اگر ممکن ہو تو تصادم کے آغاز پر ہی ہندوستانی فضائیہ کے اڈوں پر حملے کر کے زیادہ سے زیادہ ہندوستانی طیاروں کو زمین ہی پر تباہ کر دیا جائے۔ (اندازہ تھا کہ اس کارروائی کے جواب میں ہندوستانی فضائیہ سرگودھا کے اڈے پر حملے کرے گی۔ جہاں ایف ۱۰۴ اسٹار فائٹر اور ساؤنڈ ونڈر سے لیس سیبر طیاروں کی مشترکہ کارروائی سے حملہ آوروں کو ٹھکانے لگانے کا انتظام تھا۔

(ج) جنگ شروع ہوتے ہی "یوم آغاز" کی پہلی رات ہندوستانی فضائیہ کے اڈوں، طیاروں، عملے اور اڈوں کی دیگر سہولتوں کو تباہ کرنے کے لیے کمانڈو استعمال کیے جائیں۔

(ح) ہر طیارے کی روزانہ کارروائیوں کو دوگنا کر دیا جائے تاکہ انڈین ایئر فورس کے مقابلے میں پاک فضائیہ کی عددی کمزوری کا اثر کم کیا جا سکے۔

(د) حربی گشتی پرواز فضا سے فضا میں مار کرنے والے سائڈ ونڈر میزائل

سے لیس ایک ایف ۴-۱۰۴ اسٹار فائٹر اور اسی میزائل سے مسلّح دو عدد سیبر الیف ۸۶ طیاروں پر مشتمل ہو۔

(ڈ) جب تصادم ناگزیر ہو جائے تو اچانک حملوں کے خلاف فضائی دفاع کے تمام حفاظتی اقدام کو سرگرم عمل رکھا جائے۔

(ک) برّی فوج کی قریبی مدد کے لیے ایک اسکواڈرن لازمی طور پر فراہم کیا جائے۔

(گ) ہندوستانی فضائیہ کے اڈوں پر ایک بمبار طیارے سے ساری رات بار بار حملے کر کے دشمن کو ہراساں رکھا جائے تاکہ دشمن کے تمام ہوائی اڈوں کو ساری رات چوکس حالت میں گزارنے پر مجبور ہونا پڑے۔

(ن) دشمن کی برّی فوج کو ہراساں کرنے کے لیے رات کے وقت سڑکوں، ریلوے مواصلات اور فوجوں کے اجتماع پر حملوں کے لیے تربیتی اور غیر حربی طیارے استعمال کیے جائیں۔

یہ تمام فیصلے ظاہر کرتے ہیں کہ ایئر وائس مارشل نور خان تمام ممکنہ وسائل کی مدد سے ہندوستانی فضائیہ کو زمین پر ہی معذور کر دینے کے مقصد کو بنیادی اہمیت دے رہے تھے۔ اور اگر اس پر عمل نہ ہو سکے تو انہوں نے اس علاقے میں جنگ لڑنے کا منصوبہ بنایا جو پاک فضائیہ اور برّی فوج کے لیے اہم ترین علاقہ تھا اور جہاں وہ اپنی تمام تر قوّت جمع کر سکتے تھے۔ اب تک مرّتب کیے جانے والے پاک فضائیہ کے منصوبوں میں برّی فوج کی مدد کے سوال کو نظر انداز کرنے پر انہیں بڑی تشویش تھی۔ اس کے حل کے لیے ان کی کاوش اور وسائل کی فراہمی سے ظاہر ہوتا ہے کہ انہیں اسپین کی خانہ جنگی کے وقت سے برّی لڑائیوں پر فضائی قوّت سے مرّتب ہونے والے اثرات کی اہمیت کا پوری شدت سے احساس تھا۔

اس منصوبے کی تدوین اور اس سے متعلق اہم فیصلوں کے بعد آپریشنل اسٹاف نے اس کی تفصیلات طے کرنا شروع کر دیں۔ لیکن دو اہم مسائل محتاط توجہ کے طالب تھے۔ ایک مسئلہ فضائیہ کے وسائل کو فضائی دفاع جارحانہ حملوں اور برّی فوج کی مدد کی ضروریات کے مطابق تقسیم کرنا تھا۔ اور دوسرا مسئلہ ہندوستانی فضائیہ کے اڈوں پر حملے کے وقت کا تعین تھا۔

اگر عددی برتری حاصل ہو تو فضا میں موجود دستہ دشمن کے اڈوں پر طلوعِ آفتاب کے وقت سے حملہ شروع کر کے سارا دن دشمن کو زیادہ سے زیادہ نقصان پہنچانے کا سلسلہ جاری رکھ سکتا ہے۔ لیکن پاک فضائیہ کی عددی قوت اس ابتدائی کارروائی کے لیے ناکافی تھی۔ اس قوت سے دشمن کو بھاری نقصان پہنچا کر اس کے فوری جوابی حملے کو روکا نہیں جا سکتا تھا۔

نمازِ مغرب یا زیادہ واضح الفاظ میں کہا جائے تو غروبِ آفتاب سے صرف پندرہ منٹ بعد کا وقت جنگ کے آغاز کے پہلے دن، کے لیے دشمن کے اڈوں پر حملے کا وقت مقرر کیا گیا۔

اس طرح حملے کے بعد رات کی تاریکی کی وجہ سے دشمن کے فوری جوابی حملے کا خطرہ کم ہو جائے گا۔ اور پھر ماری پور کے بی ۵۷ طیاروں کو رات کے دوران دشمن کو ہراساں کرنے والی مہم کا دباؤ بڑھانے کے لیے وقت بھی مل جائے گا۔ اگلی صبح کو ہونے والے متوقع جوابی حملے کا مقابلہ کرنے کے لیے فضائی دفاع کے انتظامات مکمل کرنے کا وقت بھی دستیاب ہوگا۔ اور اسٹرائک فورس بھی طلوعِ آفتاب سے پندرہ منٹ پہلے یعنی طے شدہ ٹائم اون ٹارگیٹ کے مطابق حملے کا سلسلہ جاری رکھنے کے لیے تیار ہو سکے گی۔ کیونکہ مشرقی پاکستان میں سورج جلد غروب ہوتا ہے۔ اس لیے کالائی کنڈہ پر حملے کا وقت دوسرے دن طلوعِ آفتاب مقرر کیا گیا تاکہ مشرقی پاکستان میں حملے کے آغاز سے پہلے مغربی پاکستان میں حملوں کی اطلاع ہندوستانی فضائیہ کو پہلے سے نہ مل سکے۔

اس صورتِ حال کی روشنی میں صرف تفصیلات طے کرنے کے لیے مزید منصوبہ بندی کی ضرورت تھی۔ لیکن اس وقت پاک فضائیہ کے پاس صرف سیبر ہی لڑاکا، بمبار طیارے تھے اس لیے پورا منصوبہ ایف ۸۶ کی خصوصیات کو سامنے رکھ کر ہی مرّتب کیا جا سکتا تھا۔ پاک فضائیہ نے تفصیلات طے کرتے وقت ہر ہدف کے لیے بارہ طیارے مخصوص کیے اور انہیں تین سیکشنوں میں تقسیم کیا گیا۔ ان کو چار یا پانچ منٹ کے وقفے سے اپنے بازوؤں کے نیچے لگے ہوئے راکٹ اور اعشاریہ پانچ انچ کی نالی والی مشین گن سے گولیاں چلانی تھیں۔ مزید تجزیے سے یہ بات سامنے آئی کہ اگر سیبر طیاروں کو فاضل ٹینک لے جانے کی اجازت دی جائے تو متعین فاصلے کے اندر معرکے میں مزید سرگرمی دکھانے کا موقع مل جائے گا اور ایک طیارہ دو بار جھپٹ کر وار کر سکے گا۔ یہ صورتِ حال اس لیے تھی کہ پاک فضائیہ کا ہوائی اڈہ سرگودھا، ہندوستانی سرحد سے قریب ترین ہونے کے باوجود بھی اس سے ۱۳۰ میل دور تھا۔ اس کا مطلب یہ تھا کہ راکٹوں کے استعمال کا سوال ہی نہیں تھا۔ اور یہ بات بھی تھی کہ راکٹوں کے مقابلے میں سیبر کی چھ مشین گنیں زیادہ صحیح نشانہ لگاتی ہیں۔

آخری حل طلب مسئلہ یہ تھا کہ مختلف ٹھکانوں پر حملوں کے لیے پاک فضائیہ کی اسٹرائک فورس کو ایک ہی وقت میں ہندوستانی سرحد عبور کرنی چاہیے یا ان ٹھکانوں پر سب کو ایک ہی ساعت پر پہنچنا چاہیے۔ یہ تو ظاہر تھا کہ جیسے ہی پاکستانی طیارے ہندوستان کی سرحد عبور کریں گے انڈین ایئر فورس کو ان کی آمد کا علم ہو جائے گا۔ لیکن اس خدشے کے باوجود پاک فضائیہ نے ایک ہی وقت میں سرحد عبور کرنے کا فیصلہ کیا اور یہ طے کر لیا کہ ٹھکانوں پر حملے کا وقت مختلف ہو سکتا ہے اور وقت کے تعین کا یہ مسئلہ آئندہ رونما ہونے والے واقعات پر گہرے اثر کا باعث بنا۔

▪▪▪

کشمیر میں طبلِ جنگ

عظیم سلسلۂ ہمالہ کے مغربی سرے پر جہاں کوہ قراقرم چھبیس ہزار چھ سو ساٹھ فٹ بلند چوٹی نانگا پربت سر اٹھائے کھڑی ہے۔ بھاری مسلم اکثریت والی ریاست جموں و کشمیر واقع ہے جو تقسیم کے وقت سے ہندوستان اور پاکستان کے درمیان تنازعہ کا باعث بنی ہوئی ہے۔ اکھنڈ بھارت کے خواب کی تکمیل کے لیے کشمیر کے کل علاقے پر قبضہ کل ہند کانگریس کمیٹی کا ایک دیرینہ فیصلہ ہے۔ لیکن آج کل بھی ریاست کے دو تہائی حصے پر قبضے کے باوجود ہندوستان کے پاکستان سے کئی تصادم ہو چکے ہیں۔ اور جب ۱۹۶۵ء کی جنگ سے پہلے یہ الزام لگایا گیا کہ پاکستان ہندوستانی مقبوضہ کشمیر میں گڑبڑ پھیلا رہا ہے۔ تو صدر پاکستان نے کہا:

"ہم اس سے زیادہ کچھ نہیں کر رہے جس کا ہم پہلے وعدہ کر چکے ہیں اور وہ یہ کہ ہم کشمیری عوام کے حق خود ارادیت کے حصول کی جدوجہد میں ان کی حمایت کریں گے۔"

اقوام متحدہ کی زیر نگرانی ہونے والے استصواب رائے کا طویل عرصہ سے انتظار ہو رہا تھا۔ لیکن اس کی کوئی توقع نہیں تھی اور اگست ۱۹۶۵ء میں مقبوضہ کشمیر کے مسلمانوں میں بے چینی بڑھنے لگی۔ کشمیر میں احتجاج کی ایک اور وجہ ۱۹۶۳ء میں موئے مبارک کی چوری تھی۔ اور ۱۷ جنوری ۱۹۴۹ء کو قائم ہونے والی جنگ بندی لائن کے آر پار آباد لوگوں کی آزادانہ نقل و حرکت میں رکاوٹ بھی کشمیر میں احتجاج کا باعث بنی۔ جنگ بندی لائن کے پار آزاد (پاکستانی) کشمیر سے نقل و حرکت پر ہندوستان کی تشویش کچھ بلا وجہ بھی نہ تھی۔

۵ اگست سے بڑی تعداد میں مجاہدین (جن کو پاکستان میں حریت پسند کہا جاتا ہے) مقبوضہ علاقے میں داخل ہو کر ہندوستانی فوجی چوکیوں، سپلائی اڈوں اور فوجی قافلوں وغیرہ کے خلاف تیزی سے انقلابی چھاپہ مار کارروائیاں منظم کرنے میں مصروف تھے۔

ان حریت پسندوں کی قیادت پاک فوج کے باضابطہ عملے کے اراکین کر رہے تھے اور ان سرگرمیوں کی شدت اس سے ظاہر ہے کہ ۹ اگست سے ۶ ستمبر ۱۹۶۵ء تک ان چھاپہ ماروں میں سے ۵ ہزار ۲ سو ۹۱ افراد کام آئے جب کہ ۱۹۶۵ء کی پوری جنگ میں شہید ہونے والے پاکستانی فوجیوں کی کل تعداد ۶ ہزار ۹ سو ۱۷ تھی۔

پاک آرمی نے یکم ستمبر کو کشمیر کے اکھنور سیکٹر میں جوابی حملے کا منصوبہ بنایا تھا۔ اس مرحلے پر پی اے ایف کو مطلع کر دیا گیا تھا کہ انہیں سنگین صورتِ حال کے علاوہ پاک فضائیہ سے کسی مدد کی توقع نہیں رکھنی چاہیئے۔ اس وقت پاک فضائیہ کی پالیسی یہ تھی کہ انڈین ایئر فورس کو فضائی جنگ میں زیادہ سے زیادہ الجھا دیا جائے۔ تاکہ وہ برّی جنگ میں مداخلت نہ کر سکے۔ لیکن پاک برّی فوج نے اس امکان کو تسلیم کر لیا تھا کہ اس کے دستوں کو ہندوستانی فوج کے ساتھ ساتھ ہندوستانی فضائیہ سے بھی لڑنا پڑے گا۔

اسی دوران نور خان یہ واضح کرنے کے لیے فکرمند تھے کہ پاک فضائیہ فوجی صورتِ حال کو بہتر بنانے کے لیے زیادہ مؤثر کردار ادا کر سکتی ہے اور اس کے ساتھ ہی برّی فوج سے ربط اور تعاون بھی بڑھا سکتی ہے۔ کشمیر کی جنگ بندی لائن کے دوسری طرف حریت پسندوں کو فضا سے رسد بہم پہنچانے کے لیے پاک فضائیہ سے برّی فوج کی درخواست نور خان کو بروقت مل گئی۔

پاک آرمی کشمیر کے اس پہاڑی خطے میں فراہمی رسد کے لیے ہیلی کاپٹر اور ہلکے طیارے استعمال کرنے پر غور کر رہی تھی۔ نور خان نے اندازہ لگایا کہ برّی فوج کے ہیلی کاپٹر اور ہلکے طیارے زیادہ وزن لے جانے کے قابل نہیں ہیں اس لیے انہوں نے کشمیر میں مجاہد فورس کو رسد فراہم کرنے کے لیے چکلالہ کے

اسکواڈرن نمبر ۶ کے پانچ قیمتی لاک ہیڈ۔سی ۱۳۰ ہرکولیس طیاروں کو پابند کر دیا۔ لیکن اس فیصلے کے ساتھ کئی بڑی مشکلات بھی وابستہ تھیں۔ ۲۶ ہزار فٹ تک بلند و بالا پہاڑوں سے گھرے ہوئے اس علاقے میں ۶ پچھتر ٹن وزنی طیارے کو متعین مقام پر رسد گرانے کے لیے سطح زمین سے چند سو فٹ تک نیچے لانا کٹھن مشکل کام تھا اور پھر موسم کی خرابی اور دشمن کے فوجی علاقے سے محفوظ رہنے کے مسائل بھی درپیش تھے۔ اس کے ساتھ ہی دشمن کے فضائی اور زمینی دفاعی ذرائع بھی ان لڑکھڑاتے ہوئے غیر مسلح طیاروں کے خلاف استعمال ہو سکتے تھے۔ اس لیے جنگ بندی لائن کے اس پار دن کے وقت فراہمی رسد کا سوال ہی پیدا نہ ہوتا تھا اور دنیا کے بلند ترین پہاڑوں کے درمیان رات کے اندھیرے میں اس مشکل کام کو نبھانا بھی اتنا ہی ناممکن نظر آتا تھا۔

پاک آرمی میں عام طور پر اسی انداز سے سوچا جا رہا تھا مگر پاک فضائیہ کے کمانڈر انچیف کے لیے ناممکن کوئی پسندیدہ لفظ نہیں۔ یہ محض اتفاق تھا کہ اس وقت راولپنڈی میں سی۔۱۳۰ ونگ کی کمان ونگ کمانڈر (حال گروپ کیپٹن) زاہد بٹ کر رہے تھے جنہوں نے اپنے فلائنگ کیریئر کا بڑا حصہ قراقرم کے نامہربان پہاڑوں کے درمیان دریائے سندھ کی وادی میں دس ہزار فٹ کی بلندی پر ڈگلس سی۔۴۷ اور برسٹل فریٹر اڑاتے ہوئے گزارا تھا۔ زاہد بٹ غیر سرکاری طور پر ان پہاڑوں کے اوپر اندھی پرواز کے تجربے کر رہے تھے۔ ان کے اس تجربے کے نتیجے میں سی۔۱۳۰ بی کی پھولی ہوئی ناک میں لے پی این۔۵۹ بی قسم کا موسمیاتی راڈار نصب کر کے اندھی پرواز کو کامیاب بنایا جا سکتا تھا۔ حالانکہ یہ راڈار زمین کا نقشہ بتانے کے لیے نہیں بنایا گیا مگر اس سے پہاڑ کی چوٹیوں، گھاٹیوں، جھیل اور دریا وغیرہ کے وقوع کا تعین کیا جا سکتا ہے۔

بلند و بالا پہاڑوں کی چوٹیوں کے درمیان الیکٹرونک آلات کی مدد سے اندھے پن کے ساتھ نیچے آنا ایک نیا اور انقلابی خیال تھا اور اس کے نتیجے میں عزبی پروازوں کی داستانوں میں ایک ایسی کہانی کا اضافہ ہو گیا جس کے تصور سے ریڑھ کی ہڈی میں خوف کی لہر دوڑ جاتی ہے۔ گروپ کیپٹن بٹ اسے یاد کرتے ہوئے بتاتے ہیں۔

"میں کسی کو مطلع کیے بغیر اپنے آپ ہی ان خطوط پر تجربات کر رہا تھا اور ایئر وائس مارشل نور خان کے عہدہ سنبھالنے سے قبل ٹرانسپورٹ طیاروں کو غیر معمولی طریقے سے اڑانے کی چند حرکتوں کی بنا پر مجھے کئی بار جھڑکیاں سننا پڑیں۔ میں نے یہ طریقہ نکالا تھا کہ سی۔۱۳۰ کے نیوی گیشن کے ڈوپلر آلات اور موسمی راڈار کے ایک خصوصی اشتراک کے ساتھ آپ کسی خارجی حوالے کے بغیر طیارے کو قطعی لغوی معنی میں راہ پر لگا سکیں۔ میں اپنے ایک نیوی گیٹر کے ساتھ بڑی خاموشی سے پرواز سے سامان گرانے کی کارروائی کے دوران راڈار اور ڈوپلر آلات پر اس کی ہدایات کی وضاحت دیکھ کر سطح زمین سے دو سو تا پانچ سو فٹ پر نیچے آ کر اس کی مشق کرتا رہا۔"

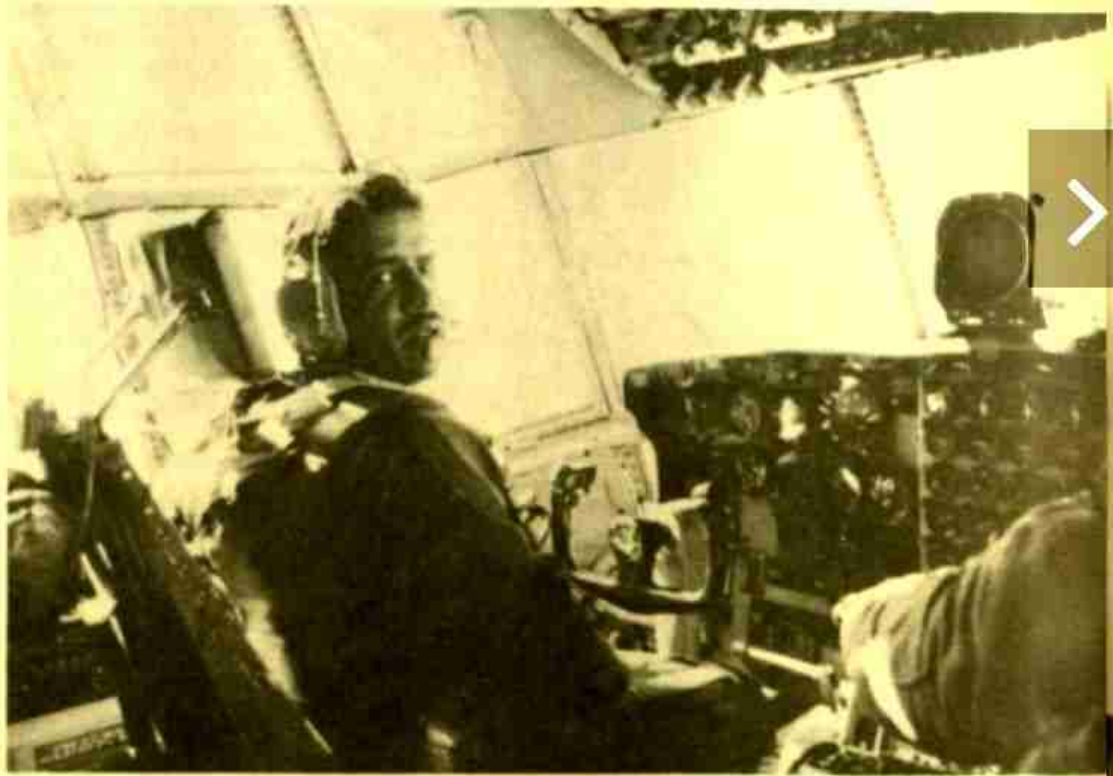
"راڈار کی ایک مشکل یہ تھی کہ اگر آپ کا زاویہ ۴۵ درجے سے زیادہ ہوا تو یہ لڑھک جائے گا۔ اس کا مطلب یہ ہے کہ اگر دائرۂ پرواز بہت تنگ ہوا تو آپ عکس سے محروم ہو جائیں گے لیکن تربیت کے لئے میں کشمیر میں وادیٔ سندھ کے دور دراز علاقے کے آخری سرے پر واقع گلگت سے فضا میں بلند ہوتا اور اپنے نیوی گیٹر کی ہدایت کے مطابق کاک پٹ میں اپنا سر جھکائے ہوئے طیارے کے بازوؤں کو کناروں سے بچا کر دریا کے ساتھ ساتھ پندرہ سو فٹ کی بلندی پر نانگا پربت کی سمت پرواز کرتا۔ سامان گرانے کے لئے ہماری بلندی کی حسب معمول حد ایک ہزار فٹ کے لگ بھگ ہے لیکن میں چاہتا تھا کہ عملہ اس تکنیک پر اپنا اعتماد قائم کرے۔ ہم نے سارا کام ٹھیک طرح سنبھالا صرف اتنا ہوا کہ چند بار جب راستہ درست کرنے کے لئے نیوی گیشن کی ہدایات میں ذرا زیادہ تاخیر یا وسعت ہوتی تو ہمارا راڈار لڑھک جاتا۔ ہم نے یہ سب کچھ اپنے تک ہی محدود رکھا اور اس سلسلے میں ایئر فورس کو کوئی اطلاع نہیں دی۔"

"اگلا قدم یہ تھا کہ اس مشق کو رات کے وقت دہرایا جائے۔ میں نے اپنے گروپ کیپٹن (بعد میں ایئر کموڈور) ایرک ہال کی باقاعدہ اجازت کے ساتھ یہ کام انجام دیا۔ فضا میں بلند ہونے کے بعد میں راڈار کے علاوہ تمام

۱۹۶۳ کے بعد سے امریکی مشترکہ امدادی پروگرام کے تحت پاک فضائیہ کو ملنے والے نصف درجن لاک ہیڈ۔سی۔۱۳۰ بی سے نمبر ۶ اسکواڈرن کو لیس کیا گیا تھا۔ نور خان کی طرف سے حریت پسندوں کو فراہمی رسد کی پیش کش کے ساتھ ہی یہ طیارے کشمیر کی مہم کے آغاز سے ہی سرگرم عمل ہو گئے۔

ایک سی - ۱۳۰ بی ہرکولیس طیارہ پاک فضائیہ کے اڈے پر اترنے کے لئے آرہا ہے -

۱۹۶۵ میں اسکواڈرن نمبر ۶ کے پانچ سی - ۱۳۰ بی طیاروں میں سے ایک موسم سرما میں فراہمی رسد کے لئے گلیپ اور دور رکھوے ہوئے سلسلہ قراقرم پر پائن کے درختوں سے ڈھکی ہوئی ڈھلوان کے اوپر مصروف ہے -

پاک فضائیہ کا ایک ہوا باز سلسلہ قراقرم پر دن کی روشنی میں سپلائی مشن کے دوران اپنے سی ۱۳۰ کے کنٹرول پر درمیان میں سی - ۱۳۰ کا اے پی این - ۵۹ بی موسمیاتی اور نقشہ بنانے والا راڈار نظر آرہا ہے -

پاک آرمی کا عملہ اسکواڈرن نمبر ۶ کے سی-۱۳۰ بی کے عقبی در میں فورک-لفٹ ٹرک سے سامان رسد چڑھا رہا ہے کچھ معمولی سی تبدیلی کے ساتھ یہی در ۲۲ ہزار پونڈ وزنی شدید دھماکہ خیز بم گرانے کے قابل بھی بن گیا اور اسی وجہ سے پہلی بار سی-۱۳۰ اکورات کے وقت دشمن کے ٹھکانوں پر بم باری کے لئے استعمال کیا گیا۔

۱۹۶۵ء کی جنگ کے فوراً بعد نمبر ۶ اسکواڈرن کی صلاحیت میں اضافے کے لئے مزید دو عدد لاک ہیڈ-ایل-۱۰۰-۳۸۲ بی شامل کر دیئے گئے شہری ہوا بازی کے لئے بنائے جانے والے یہ طیارے پاکستان انٹرنیشنل ایرلائن سے لیز پر حاصل کئے گئے تھے۔ یہاں یہ دونوں طیارے بازوؤں کے نیچے خصوصی ایندھن والے ٹینک کے ساتھ نظر آ رہے ہیں قراقرم کے پہاڑوں کے درمیان فضائی پٹی سے ٹیک آف کرنے والا یہ طیارہ ۱۹۶۸ء میں فراہمی رسد کی ایک کارروائی کے دوران شدید طوفان میں گھر کر تباہ ہو گیا

۱۹۶۰ء کے عشرے کے آخری دنوں میں پاک فضائیہ کو امریکی امداد کے تحت مزید چار لاک ہیڈسی - ۱۳۰ بی طیارے ملے۔ یہ طیارے تصویر میں نظر آنے والے طیارے کی طرح ایران کی شاہی فضائیہ کی خدمت سے منتقل ہو کر آئے تھے اور تمام نمبر۶ اسکواڈرن کے ساتھ تعینات کئے گئے۔

آلات بند کر دیتا تھا اور نانگا پربت کے راستے پر واقع ہر چوٹی کو راڈار پر شناخت کرتے ہوئے شمالی کشمیر کی سمت روانہ ہوتا۔ ہمارا مقصد اسکردو کے پیالے میں آنکھ بند کر کے نیچے آنا ہوتا۔ ہم سامان گرانے کے لئے اپنی دوڑ میں زمین سے بصری رابطہ قائم کرنے کا منصوبہ بنایا کرتے تھے۔ اسکردو ایئر پورٹ پر شہری ہوا بازی کا عملہ ہمارے لئے رن وے کی روشنیاں جلا دیتا تھا جس کو ہم سامان گرانے کے لئے ہدف کے طور پر استعمال کرتے تھے۔ اس کے بعد ہم بلند ہوتے اور پھر یہی مشق دہراتے۔"

"جب میں نے اسٹیشن کمانڈر کو بتایا کہ میں رات کے اندھیرے میں پہاڑوں کے درمیان سامان گرانے کی افادیت کا مظاہرہ کرنے کے لئے تیار ہوں تو انہیں اس پر یقین کرنے میں مشکل درپیش تھی لیکن وہ ایک یا دو بار ہمارے ساتھ آئے اور انہوں نے خود ہی سب کچھ دیکھا۔ میرے عملے کے تین یا چار بہترین اراکین نے اسی طرح کی تکنیک کی مشق کی اور تب میں کمانڈر انچیف کو یہ اشارہ دینے کے قابل ہو گیا کہ اگر شدید ضرورت کا سامنا ہو تو رات کے وقت سامان کی فراہمی ممکن ہو سکتی ہے۔ میں نے اپنی پسند کے عملے کے ساتھ پہلی کارروائی خود ہی انجام دینے کی درخواست کی۔"

"ان کی طرف سے ہمت افزائی کے بعد میں نے جنگ بندی لائن پار کرنے سے گریز کرتے ہوئے دن کی روشنی میں ایک بی - ۵۰ طیارے میں پرواز کر کے انتہائی بلندی سے کشمیر کے اس علاقے کا جائزہ لیا۔ جہاں خفیہ طور پر سامان گرانا تھا۔ میں بادلوں کی وجہ سے زیادہ کچھ دیکھ نہیں سکا لیکن کئی میل کے فاصلے سے وہ تین یا چار میل چوڑی وادی جہاں سامان گرانا تھا نظر آ رہی تھی۔"

گروپ کیپٹن بٹ بتاتے ہیں کہ:

"ہم نے پہلے قاسم فورس کے لیے سامان گرانے کی تاریخ طے کی۔ یہ ۲۲ اگست کی تاریخ تھی مگر پھر ۲۳ اگست کر دی گئی۔ یہ میری بیوی کی سالگرہ کا دن تھا۔ ایک دن قبل کمانڈر انچیف نے کہا کہ وہ پرواز سے پہلے ہدایات کے موقع پر موجود رہنا چاہتے ہیں اس لیے بریفنگ کے وقت انہیں بلا لیا جائے۔ جیسے ہی میں نے یہ سنا میں سمجھ گیا کہ کمانڈر انچیف کے ذہن میں کیا ہے۔

اور میرے یقین کے عین مطابق جب میں عملے کو پرواز کی ہدایات دے چکا تو ایئر وائس مارشل نے اعلان کیا کہ وہ بھی ہمارے ساتھ جائیں گے۔ ان کے اس فیصلے کے بعد ہمیں اپنے منصوبے میں کچھ تبدیلی کرنا پڑی۔ پہلے ہم نے اپنے فلائنگ اوورآل کے نیچے شہری لباس پہن کر پرواز پر جانے کا فیصلہ کیا تھا تاکہ اگر طیارہ کسی خرابی کا شکار ہو جائے اور ہم دشمن کے علاقے میں پھنس جائیں تو ہم مجاہدین کے ساتھ لڑائی میں شریک ہو کر لڑتے ہوئے اپنے باہر نکلنے کا راستہ بنالیں۔ لیکن جب کمانڈر انچیف نے خود ہمارے ساتھ جانے کا ارادہ ظاہر کیا تو میں نے اپنے ساتھیوں کو ہدایت کہ اب مشکل ترین صورت میں طیارے سے کود جانے کا حکم منسوخ سمجھا جائے اور ہنگامی صورت حال میں جھیل کے اوپر سے ہوتے ہوئے نیچی پرواز کے ساتھ واپس مظفر آباد کی طرف آنے کی کوشش کی جائے گی۔ طیارے کا پورا عملہ ہمیشہ کی طرح مسلح تھا۔ مگر ایئر مارشل نے اپنے پاس ریوالور رکھنے سے انکار کر دیا۔

دشمن کے علاقے پر کاک پٹ سے قیادت کی ایسی مثال فضائی جنگ کی داستانوں میں مشکل ہی سے ملتی ہے لیکن یہ پاک فضائیہ کے کمانڈر انچیف نور خان کی فطری خصوصیت کے عین مطابق ہے۔

اس بارے میں خود نور خان کی وضاحت یہ ہے کہ وہ ایسے فیصلوں کا بوجھ اپنے جونیئر کمانڈروں کے کاندھوں پر نہیں ڈالنا چاہتے۔ اور اس فیصلے کی افادیت کے بارے میں اپنا ذہن مرتب کرنے کے لیے خود ذاتی طور پر مشاہدہ کرنا چاہتے تھے۔ اس طرح وہ یہ بھی دیکھ سکیں گے کہ کس طرح موسمی اور دیگر مشکلات سے گزر کر اور شدید خطرات پر قابو پا کر یہ مشن پایۂ تکمیل

کو پہنچا ————— !

اسکواڈرن کمانڈر کی رپورٹ کے مطابق ———— "ہم چکلالہ (راولپنڈی) سے رات کے دو بجے کے فوراً بعد روانہ ہوئے۔ ہمارے ساتھ ۲۸ ہزار پاؤنڈ ہندوقیں، راشن اور دیگر سامان وغیرہ تھا۔ میری درخواست پر الیکٹرانک انٹیلیجنس آلات سے لیس ایک بی ۵۷ طیارے کا انتظام کیا گیا تھا جس پر اسکواڈرن لیڈر اقبال ۴۰ ہزار فٹ کی بلندی پر پرواز کرتے ہوئے ہندوستانی راڈار کی نشریات پکڑنے پر مامور تھے۔ حالانکہ مجھے یقین تھا کہ ہندوستانی فضائیہ اس علاقے میں اپنے لڑاکا طیارے استعمال کرنے کی اہمیت نہیں رکھتی۔ لیکن جیسے ہی ہم علاقے میں داخل ہوئے ہمیں جموں میں نصب ہندوستانی راڈار کے سوئچ کھلنے کی اطلاع ملی۔ بی ۵۷ کو سیکٹر میں ہمارے گراؤنڈ کنٹرول انٹرسیپشن سے خفیہ الفاظ میں رابطہ رکھنے کی ہدایت تھی۔ وجہ یہ تھی کہ پہاڑوں کی بلندیوں کی وجہ سے ہم بلاواسطہ وی ایچ ایف (ویری ہائی فری کوئنسی) کے رینج سے باہر تھے۔ بی ۵۷ کو آخری ہدایت موسمی حالات بتانے کی تھی۔ اسے اطلاع دینی تھی کہ موسم پرواز کے قابل ہے یا نہیں۔

اور جیسا کہ معمول بن چکا ہے کہ پہاڑوں پر موسم رپورٹ کے برعکس تھا۔ عام طور پر ایسے موسم میں دن کے وقت بھی پرواز سے گریز کیا جاتا ہے۔ مگر یہ ہنگامی حالات تھے۔ زمین سے اٹھتے ہی ہم ۱۲ ہزار فٹ کی بلندی پر پہنچ کر بادلوں کے اندر چلے گئے اور ۲۶ ہزار فٹ کی بلندی پر ان سے نکلے۔ طیارہ نیچے لانے سے قبل زمین قطعی طور پر ہماری نظروں سے اوجھل رہی۔ یہاں تک کہ نانگا پربت بھی نظر نہیں آرہا تھا اور شاردی کا موڑ بھی اندھیرے میں ٹٹولنے اور راڈار پر عکس دیکھنے سے ملا۔ شاردی سے جو ہندوستانی مقبوضہ کشمیر کی وادی سری نگر میں داخل ہونے کا راستہ ہے۔ ہم نے جنوب مشرق کی سمت نیچے اترنا شروع کردیا اور صرف دو منٹ کے اندر ۲۶ ہزار فٹ سے ۱۴ ہزار فٹ کی بلندی پر آگئے۔ ہم ۲۶۰ ناٹ کی رفتار سے ۵ ہزار فٹ کی بلندی تک آنا چاہتے تھے۔ ارادہ یہ تھا کہ راڈار پر سری نگر کی بڑی ولار جھیل دیکھی جائے اور اس کے بعد نقطۂ شناخت (وہ مقام جہاں سے متعین مقام کی شناخت شروع ہوتی ہے) دیکھنے کے لیے بادلوں سے نیچے آیا جائے یا پھر بندی پورہ کی طرف چلا جائے۔ جہاں تک مجھے یاد ہے۔ "قاسم فورس" کے لیے سامان گرانے کا علاقہ بندی پورہ سے آٹھ یا نو میل تقریباً ۱۷۰ درجہ پر واقع ایک پگڈنڈی پر تھا۔

جب ہم نے نیچے آنے کا عمل شروع کیا تب بھی کچھ نظر نہیں آرہا تھا اور میں نے اپنے نیوی گیٹر فلائٹ لیفٹیننٹ رضوان کی اطلاع پر جہاز کی سمت میں ایک ڈگری کا اضافہ کردیا تاکہ ہم رستے کے تقریباً ساڑھے تیرہ ہزار فٹ بلند دونوں پہاڑوں سے محفوظ رہیں۔ ۱۴ ہزار فٹ کی بلندی پر واقع بندی پورہ پر بھی اچانک نیچے آنا مناسب نہیں تھا اس لیے کہ بندی پورہ کے عقب میں ۱۶ ہزار فٹ بلند ایک پہاڑ کھڑا تھا۔ ہم نے ہلکے بادلوں اور دھند میں جھیل پار کرلی۔ حالانکہ اس وقت اندھیرا چھایا ہوا تھا۔ لیکن پھر بھی ہم کو بندی پورہ پر نقطۂ شناخت نظر آگیا۔

یہاں سے بہت محتاط پرواز کرنی تھی تاکہ سامان صحیح مقام پر گرایا جا سکے۔ ایک مسئلہ تیز رفتاری پر قابو پانے کا بھی تھا۔ ہمارے پاس ۲۶۰ ناٹ کی رفتار کو ۱۴۸ ناٹ تک کم کرنے کے لیے صرف ۴۲ سیکنڈ کا وقت تھا۔ متعین مقام پر سامان گرانے کے لیے اس کے بعد رفتار میں کسی تبدیلی کی گنجائش نہیں تھی۔ مجھے یقین تھا کہ ہمارا سفر آسان نہیں ہوگا۔ سامان گرانے کا متعین علاقہ سطح سمندر سے ۱۲ ہزار فٹ کی بلندی پر واقع تھا۔ لیکن نقطۂ شناخت اور ہدف کے درمیان پہلے سے طے شدہ مقام سے ۱۴ سو فٹ کی بلندی پر جھکتے ہوئے فلیپ اور سامان گرانے کے لیے کھلے ہوئے عقبی در کے ساتھ جب ہم لڑکھڑا رہے تھے تو پھر تکلیف دہ بادلوں اور برف میں گھر گئے۔ ہم نے

نظریاتی اقتباس سے پاک فضائیہ کی اصل قوت ایف - ۸۶ ایف سیبر کو ۱۹۶۵ کی جنگ میں استوائی خطہ کی آب و ہوا کے درمیان بہت زیادہ طاقت ور دشمن نے مات دے دی تھی لیکن اس بار نے امریکی طیارے نے کم رفتار پر حربی نقل و حرکت کی اعلیٰ صلاحیت کا مظاہرہ کر کے مرکزائی میں پناہ دی ہے

پاک فضائیہ کے اسکواڈرن نمبر ۴ کے اسکواڈرن لیڈر افسر خان جدون کی زیر کمان ۴ عدد گرومان کی ایچ یو - ۱۶ اے البا ٹروس ایمفیبین طیاروں نے کل وقتی طور پر خود کو سرگرم رکھتے ہوئے پاک بحریہ کے ساتھ ۱۹۶۵ میں بحری جائزہ اور جاسوسی کی ۴۴ کارروائیاں کیں جن کے لئے ان طیاروں نے پرواز کے ۲۰۰ گھنٹے پورے کئے۔

چار یا پانچ میل دور بائیں ہاتھ پر ۱۶ ہزار فٹ بلند پہاڑ کھڑا تھا اور ہمارے نکلنے کا واحد راستہ وادی سری نگر کی طرف پہاڑوں کے اوپر سے تھا۔ خوش قسمتی سے ہوا کی تیزی کم تھی کیونکہ برف باری ہو رہی تھی۔ اب آخری مرحلے پر پہنچنے کے لیے صرف دو تصحیح کرنا تھیں۔

سامان گرانے کے لیے متعین علاقے سے صرف ایک یا دو منٹ کے سفر پر جب کہ رفتار ۱۴۰ ناٹ تھی، طوفانی بادلوں کے ساتھ بجلی بھی چمکنے لگی۔ طوفان اتنا شدید تھا کہ طیارے کی رفتار سو ناٹ تک گر گئی۔ اور میں صحیح طور سے راستے پر قائم نہیں رہ سکا۔ اس لیے میں نے یہ سفر منسوخ کرنے کا فیصلہ سنا دیا۔ کمانڈر انچیف نے مشورہ دیا کہ ایک اور کوشش کرنی چاہیئے۔ میں نے فوراً ہنگامی قوت کے آلات کھول دیئے اور اپنے عملے کو ہدایت کی کہ عقبی در بند کر کے جہاز کی صفائی شروع کر دو۔ بھاری وزن کی وجہ سے طیارہ بہت نڈھال ہو کر اوپر اٹھ رہا تھا۔ اور جب میں نے اپنے نیوی گیٹر سے کہا کہ جھیل سے پھر رابطہ قائم کرو تو اسے اس وقت تک انتظار کرنا پڑا جب تک کہ ہم اطراف کے پہاڑوں سے نکل نہ آئے۔ راستہ بہت مشکل تھا۔ میرے سامنے ایک پہاڑ کھڑا تھا اور ایک طرف سے دوسری طرف بڑھتی ہوئی چوٹی ہماری مشکلات بڑھا رہی تھی۔

اس صورت حال میں مبتلا سی ۱۳۰ کے عملے کی مشکلات بیان کرنے کے لیے الفاظ دستیاب نہیں۔ برفانی طوفان کی تاریکی میں چاندنی سے محروم رات کے وقت بھاری سامان سے لدے ہوئے ۳ ہزار فٹ سے بھی بلند پہاڑوں کے درمیان لڑکھڑاتے ہوئے طیارے کے عملے کی بقا کا انحصار پرواز کی مہارت اور راڈار پر ابھرنے والے مدھم سے عکس پر تھا۔ اگر پہاڑوں سے بچنے کے لیے جہاز کا رُخ موڑتے وقت ہوا کا تیز جھونکا راڈار کے نظام میں خلل ڈال دیتا تو زمین سے ان کا واحد رابطہ بھی ٹوٹ جاتا۔"

ونگ کمانڈر اپنی داستان جاری رکھتے ہوئے کہتے ہیں۔

"جھیل سے ہمارا راڈار رابطہ بحال ہو گیا اور ہم نے بندی پورہ کو دیکھ لیا۔ اب ہم دوسرے چکر کے لیے تیار تھے۔ اس بار میں نے طوفان اور بادلوں سے نکلنے کی کوشش میں رفتار کم کر دی اور دو سو سے تین سو فٹ زیادہ نیچے آ گیا۔ سامان گرانے کے لیے طیارے کا در کھول دیا گیا۔ لیکن میں نے نیوی گیٹر سے کہا کہ صرف راڈار کے سہارے آنکھ بند کر کے سامان گرانے کی کوشش کے لیے تیار رہو۔ دوسرے چکر میں بادل تو تھے مگر طوفانی گرد بڑی غائب ہو چکی تھی۔ بادلوں کی وجہ سے کچھ نظر نہیں آ رہا تھا۔ اس لیے ہم نے ۱۰ سیکنڈ پر سامان گرانے کے لیے کاؤنٹ ڈاؤن شروع کر دیا۔ نیوی گیٹر نمبر شمار پکار رہا تھا... تین... دو... ایک اور اب... ایک لمحہ کے لیے بادل چھٹ گئے اور تاریکی میں کمانڈر انچیف اور میرے معاون پائلٹ نے متعین مقام کی نشاندہی کرنے والے ٹمٹماتی ہوئی

روشنی کے ساتھ آگ کے تین نشان دیکھ لیے۔ یہ بالکل ہمارے نیچے تھے۔ اس کا مطلب یہ تھا کہ ہم نے سارا سامان کامیابی سے پہنچا دیا۔"

پاک آرمی کی بارھویں ڈویژن نے بعد میں اس کی تصدیق کی کہ سامان متعین مقام سے صرف نصف میل ہٹ کر گرا۔ آنکھ بند کرکے سامان گرانے میں اتنا صحیح ہونا ایک شاندار کارنامہ ہے۔ اسلحہ اور راشن کی تازہ سپلائی نے "تاسم فورس" کے حوصلے بڑھا دیئے اور ہندوستانی دستوں سے جھڑپوں میں اس کے جوش اور ولولے میں اضافہ ہو گیا۔ اس سی۔۱۳۰ پر کمانڈر انچیف کی موجودگی کی اہمیت بھی ظاہر ہو گی کیونکہ جنوب کی طرف اسی قسم کا جو سپلائی مشن رات کی تاریکی میں بھیجا گیا تھا، بادلوں میں گھر جانے کی وجہ سے ہدایات کے مطابق اڈے پر واپس لوٹ آیا تھا۔ اپنی مہارت اور جرأت کے اس شاندار مظاہرے پر ونگ کمانڈر بٹ کو ستارۂ جرأت عطا کیا گیا۔ اور رات کی تاریکی میں فراہمیٔ رسد کے لیے ان کی مہم کے تجربات کی روشنی میں اس قسم کی مزید خفیہ مہمات بھیجی جاتی رہیں۔

بحران کی پوری مدت میں سی۔۱۳۰ طیاروں نے جنگ بندی لائن کی پاکستانی سمت میں ڈرامائی انداز پر امدادی کارروائیوں کا سلسلہ جاری رکھا اور یہ بات کبھی ظاہر نہیں ہوئی کہ معرکہ آرائی کی پوری مدت میں سامان کی بار بار فراہمی کے اس مشکل مشن کا کبھی ہندوستانیوں کو بھی علم ہوا ہو۔

چھاپہ مار کارروائیوں کے جواب میں انڈین آرمی نے اپنی قوت چھ ڈویژن تک بڑھا کر ۶ اگست کے بعد سے جنگ بندی لائن کے پار پاکستان کی طرف جوابی حملہ کر دیا۔ پاکستان میں یہ دعویٰ کیا جا رہا تھا کہ انڈین آرمی کی ۱۵ ویں کور کے کمانڈر کو پورے آزاد کشمیر پر قبضے کا حکم دیا گیا ہے اور جو بھی

پاک فضائیہ کے اسکواڈرن نمبر ۴ کے بقیہ ۱۰
عدد سکورسکی ایچ - ۱۹ اور کامان ایچ ایچ ۴۳
بی ہیلی کاپٹروں کو بھی ان کے معمول کے مطابق
"تلاش اور مدد" کی کارروائیوں کے بجائے
پاک آرمی کے اگلے دستوں کے لئے خاص طور
پر ناقابل عبور پہاڑی علاقے میں فراہمی رسد
کی نسبتاً زیادہ ہی جارحانہ ذمہ داری سونپی گئی۔

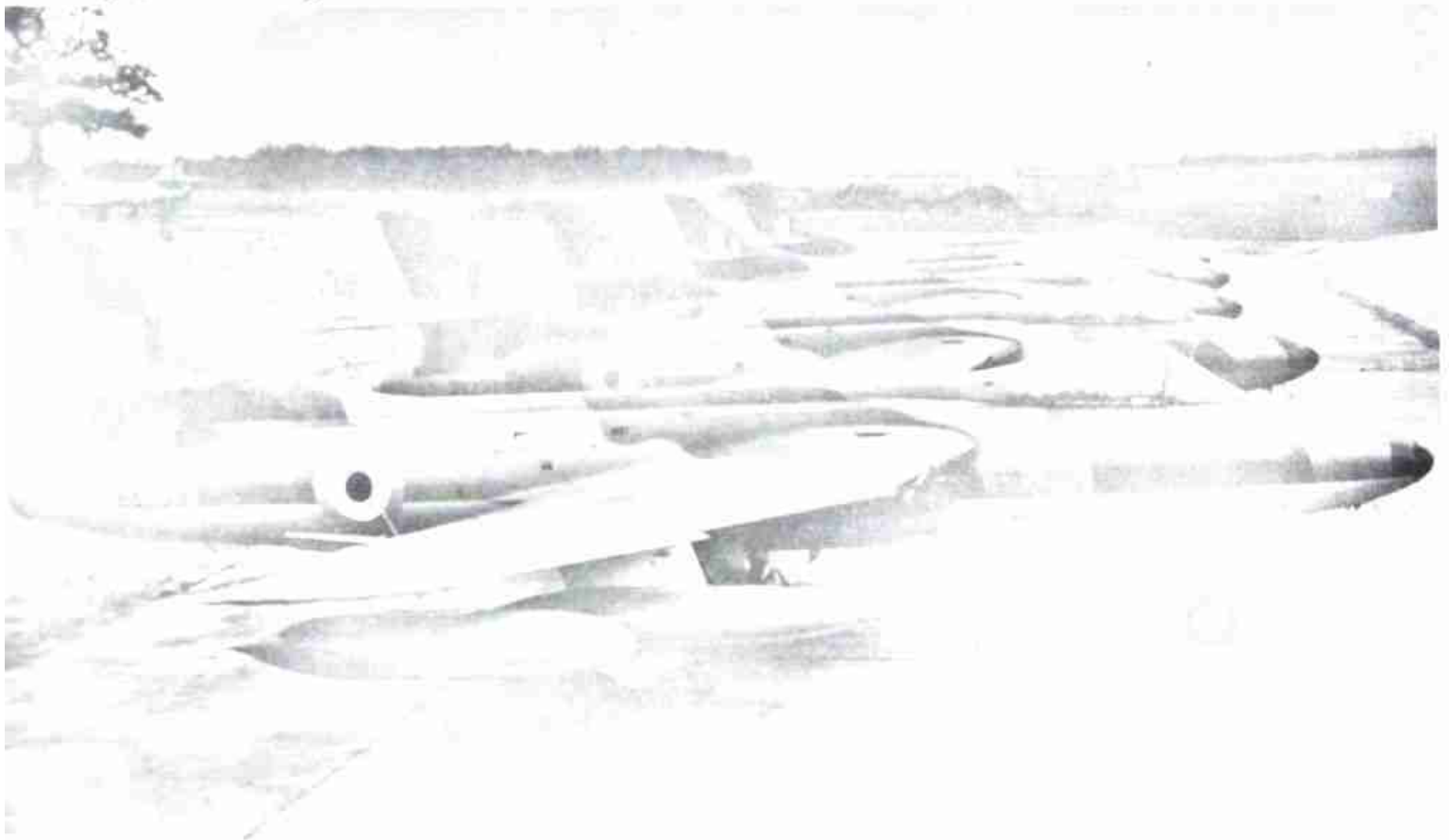
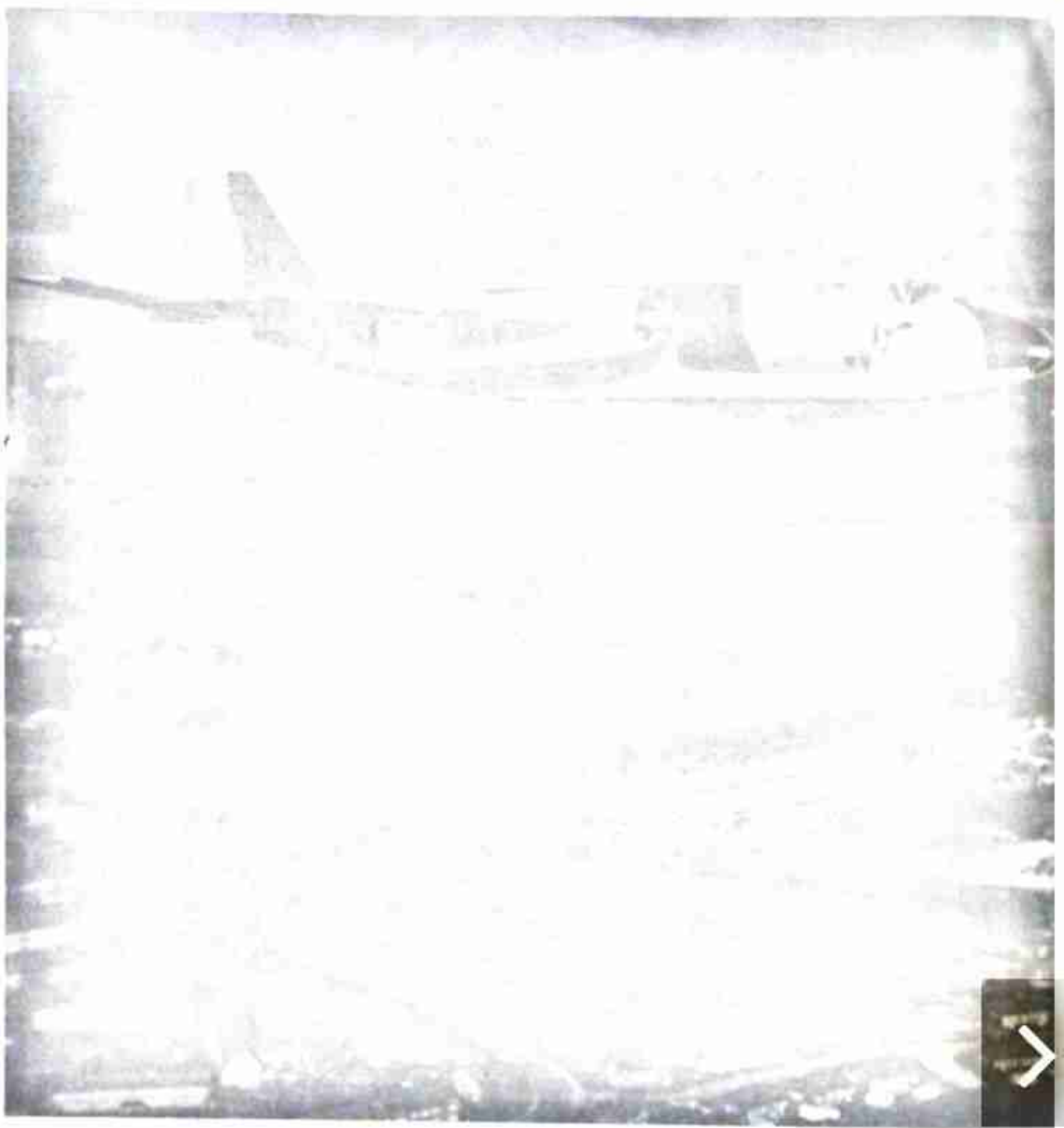
پاک فضائیہ کی رسالپور اکیڈمی کے انسٹرکٹروں
نے تھری ناٹ تھری کی مشین گن اور کچھ بم یا
راکٹوں سے لیس پاک فضائیہ کے ہارورڈ
تربیتی طیارے اڑا کر ۱۹۶۵ کی پوری جنگ کے
دوران رات کے وقت اگلی صف کے
ہندوستانی دستوں کو ہراساں کرنے کی کارروائیاں کیں

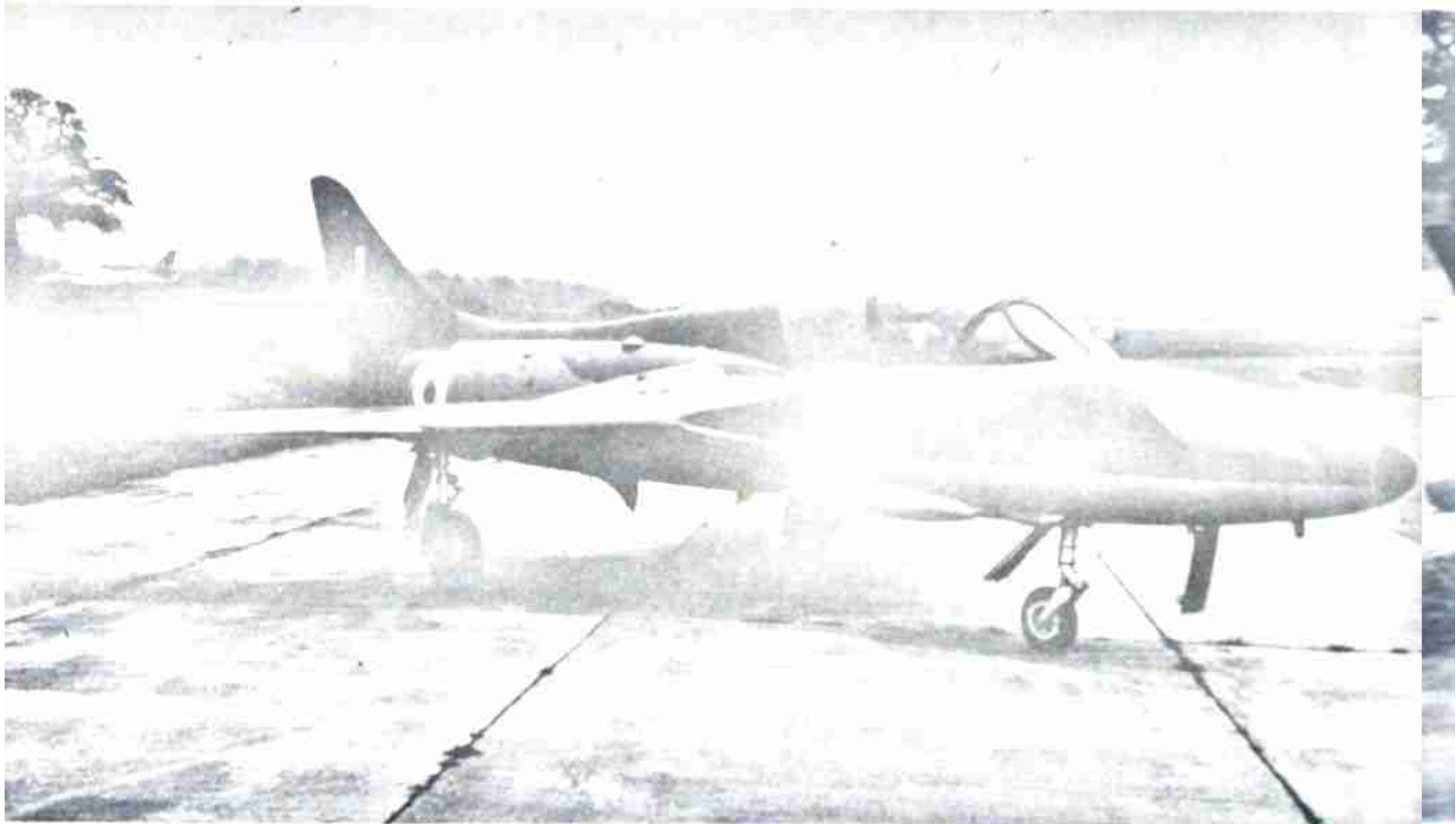
کچھ ایسا ہی رہا تھا۔ ٹٹوال اور پونچھ سیکٹر میں کچھ علاقے پر اور خاص طور سے سرینگر کے سامنے اوڑی کے ابھار پر فوجی اہمیت کے درہ حاجی پیر پر قبضہ کر لیا گیا تھا اور جلد ہی پاکستان پر عیاں ہو گیا کہ کشمیر میں علاقے کے مزید نقصان کو روکنے کے لئے بڑی فوجی کوشش ضروری ہوگی۔ خاص طور پر ایسی صورت میں جبکہ کشمیر میں بھیجے جانے والے چھاپہ ماروں کی حمایت میں جنرل موسیٰ کی توقع کے مطابق مسلم آبادی کی عام بغاوت حقیقت کا روپ دھارنے میں ناکام رہی تھی۔

اس سے پہلے ہونے والی رن کچھ کی جھڑپوں کی وجہ سے پاکستانی فوجیں مستعدی کی اعلیٰ ترین حالت میں تھیں۔ پاک فضائیہ کے اقدام میں بہت سے ایسے فنی ماہرین کی طلبی شامل تھی جو گذشتہ دو سالوں میں شہری زندگی کی طرف لوٹ چکے تھے۔ اس کے ساتھ ہی پشاور، سرگودھا اور ڈرگ روڈ کے مینٹیننس یونٹ پر فریب کاری کے لئے بالترتیب ایف-۸۶، ایف-۱۰۴ اور بی-۵۷ طیاروں کے نقلی ڈھانچے کھڑے کرنے تھے۔ ضروری مواصلاتی نظام سگنل کی سہولتیں اور پشاور کے ہیڈ کوارٹر کے متبادل کے طور پر راولپنڈی میں ایئر ہیڈ کوارٹر قائم کرنا تھا۔

حالانکہ رسالپور کو اس کے ۱۲ عدد کہنہ مشق نارتھ امریکن ٹی-۶جی طیاروں کے لئے عملی کارروائیوں کی ذمہ داری سونپی گئی تھی اور ان طیاروں کو اچھی طرح چھپا کر رات کی تاریکی میں امرتسر، فیروزپور روڈ پر دشمن کی بری فوج کو ہراساں کرنے کے لئے استعمال کیا جانا تھا مگر اس کے باوجود تربیتی یونٹ بند نہیں کئے گئے۔ تمام انسٹرکٹروں اور نان آپریشنل ہوا بازوں کو ہرماہ صف اول کے لڑاکا اور بمبار طیاروں پر چند گھنٹوں کی پرواز کے ساتھ تر و تازہ رکھا گیا تھا۔ لیکن پاک فضائیہ کے پاس حقیقی معنی میں نہ تو کوئی محفوظ عملہ تھا اور نہ ہی محفوظ ساز و سامان۔

جنگی مستعدی کے منصوبے کے تحت اے او سی ایئر ڈیفنس کو سرگودھا پر صرف ایک ایف-۱۰۴ اور تین ایف-۸۶ ایف اسکواڈرن کے ساتھ پشاور پر مزید چار سیبر فراہم کئے گئے جو اپنے بازوؤں کے نیچے سے فضا میں فضا سے مار کرنے والے سائڈ ونڈر میزائل جی اے آر-۸ کی ایک جوڑی فائر کرنے کے لئے خصوصی طور پر لیس کئے گئے تھے۔ ماری پور اور ڈھاکہ کے ایف-۸۶ طیاروں کی فورس کے ایک حصے کو فضائی دفاع کی ذمہ داری بھی سونپی گئی تھی۔ اپنے ہدف کے جیٹ انجن سے خارج ہونے والی حرارت سے رہنمائی حاصل کر کے نشانہ پا لینے والا انفرا ریڈ سائڈ ونڈر مدافعت کاری کے لئے اسٹار فائٹر کا بھی ایک معیاری ہتھیار تھا۔ حالانکہ معمول سے زائد تنگ دائرے میں اور جب اس کا رخ زمین کی سمت ہو تو سائڈ ونڈر کے استعمال میں کچھ مشکلات حائل تھیں۔ لیکن پھر بھی ۱۹۶۵ء کے فضائی معرکوں

۱۹۵۷ء-۱۹۶۰ء کے درمیان ہندوستانی فضائیہ کے لئے ۱۶۰ ہنٹر ایف ۵۶ اور ۲۲ عدد ٹی-۶۶ طیاروں کے حصول سے ۱۹۶۵ء کی جنگ میں اسکواڈرن نمبر ۷، ۱۷، ۲۰ اور ۲۷ کی شکل میں ہندوستان کو صف اول کے ۱۱۸ طیارے دستیاب تھے

۱۹۶۵ کی جنگ کے آغاز پر انڈین ایرفورس کے پاس ۵۳ کینبرا بمبار اور سات عدد اسی ساخت کے فوٹوگرافی کرنے والے طیارے تھے، ۱۹۵۰ میں برطانیہ سے ۱۷ عدد بی (آئی) ۵۸ اور ۸ عدد پی آر - ۵۷ کے ساتھ سات ٹی ۴ تربیتی طیارے حاصل کئے گئے تھے - ۱۹۶۵ اور ۱۹۷۱ کی جنگ اور حادثاتی نقصانات کے نتیجے میں انڈین ایرفورس نے رائل ایرفورس کے اسٹاک سے مزید ۱۰ عدد کینبرا، دو پی آر - ۷ اور چار عدد ٹی ۴ تربیتی طیارے حاصل کئے -

۱۹۵۰ میں ہندوستانی فضائیہ کو دیئے جانے والے ۲۲ عدد ہنٹر ٹی ۶۶ تربیتی طیاروں میں سے ایک فراہمی سے قبل ڈنسفولڈ پر -

میں جی لے آر۔ ۸ خاصی اہمیت کا حامل ہتھیار ثابت ہوا۔

اس وقت انڈین ایئر فورس کے پاس فضا سے فضا میں مار کرنے والا کوئی میزائل موجود نہیں تھا۔ اور ہنٹر کی تیز رفتاری اور بلندی پر جانے کی بہتر صلاحیت سے سیبر کو پیش آنے والی مشکلات پر قابو پانے میں سائڈ ونڈر نے اہم کردار ادا کیا۔ عام حالت میں انڈین ایئر فورس اس بہتر صلاحیت کی بنا پر ڈاگ فائٹ سے اپنی مرضی سے نکل سکتی تھی لیکن سائڈ ونڈر کی طویل رسائی نے جس کی مار توپ اور مشین گن کی چند سو گز کی زد کے مقابلے میں ۲ میل تک ہے۔ ہندوستانیوں کو نقل و حرکت کے اس فائدے سے محروم کر دیا اور اگر ہنٹر معرکے میں گھر گئے تو پھر انہیں ایف۔ ۸۶ کی شرائط پر ہی مقابلہ کرنا پڑا عام طور پر یہ معرکے کم رفتار کی ایسی نقل و حرکت پر ہوتے جن کا حریف کے پاس کوئی جواب ہی نہیں تھا۔

بدقسمتی سے یکم ستمبر ۱۹۶۵ء تک پاک فضائیہ کے پاس موجود سو عدد ایف۔ ۸۶ طیاروں میں سے صرف ۲۲ سیبر سائڈ ونڈر سے لیس تھے اور یہ سب ابتدائی طور پر سرگودھا میں تعینات تھے۔ ۶ ستمبر کے بعد ان میں سے چار چار کی ٹولیاں پشاور اور ماری پور بھیجی گئیں۔ حقیقت تو یہ ہے کہ سیبر کے زیادہ جدید وارث کی عدم موجودگی سے پاک فضائیہ کے اندر طاری ہونے والے یاس کو دور کرنے کے لئے کافی تعداد میں سائڈ ونڈر سے لیس سیبر بھی موجود نہیں تھے۔ یہ صورتحال ان ہوا بازوں پر خاص طور سے عیاں تھی جنہوں نے برطانوی رائل ایئر فورس کے ساتھ اور دیگر ممالک میں ہنٹر طیاروں پر تربیت حاصل کی تھی۔ یہ ہوا باز اس بات کے کچھ زیادہ ہی معترف تھے کہ سیبر کے مقابلے میں ہنٹر زیادہ جدید ہے اور اس کے ساتھ ہی ہنٹر کی رفتار، بلندی پر جانے کی صلاحیت، پیش رفتگی اور فائر کرنے کی قوت بھی بہتر ہے۔

لیکن ان کے علاوہ دوسرے ہوا باز بھی تھے جو اس بات کے دعویدار تھے کہ سیبر ہر صورت میں ہنٹر یا اس جیسے طیاروں کا بہترین مدمقابل ہے۔ ان پائلٹوں میں اسکواڈرن لیڈر ایم ایم عالم اس نقطۂ نظر کے زبردست حامی تھے پاک فضائیہ کو سیبر طیاروں کی عملی کارروائیوں پر تقریباً دس سال کا تجربہ حاصل تھا اور اس پر کئی ہوا باز ایک ہزار یا اس سے بھی زائد پرواز کے گھنٹے مکمل کر چکے تھے۔ شدید تربیتی پروگرام کے نتیجے میں حاصل ہونیوالی اپنے طیارے سے اس درجہ شناسائی اور عزم، پُر اثر قیادت اور اس امر کے عام احساس سے حملوں میں ابھرنے والا جذبہ جارحیت، کہ یہ جدوجہد قومی بقا کے تسلسل کیلئے ضروری ہے، آنے والی جنگ میں کافی سود مند نتائج کا باعث بنی۔

جنگ کے لئے مستعدی کے منصوبے پر ابتدائی عمل کشمیر میں واقعات کے بعد ۱۸ اگست ۱۹۶۵ء کو شروع ہوا۔ ہنگامی اقدام کے لئے فضائی دفاع کے ہیڈکوارٹر میں حربی حکمت عملی کے ایک مرکز کا قیام بھی شامل تھا اور اس کے ساتھ ہی پاک فضائیہ کے تمام اڈوں پر رات دن سرگرم رہنے والے عملے کی تعیناتی بھی عمل میں آئی۔ آپریشنل کارروائیوں والے تمام طیاروں کو پُرفریب انداز سے چھپا کر انکے جنگی دور کے حصاروں میں حفاظت سے تعینات کر دیا گیا۔ اور ہندوستانی فضائیہ کے نیچی پرواز والے حملے کی پیشگی اطلاع کو یقینی بنانے کے لئے ۲۳۰ نمبر کے راڈار اسکواڈرن اور وائرلیس آبزرورنگ کو ان کے جنگی وقوع پر پہنچا دیا گیا۔

جنگ کی تیاری کے منصوبے کے دوسرے مرحلے میں جس کا آغاز ۲۹ اگست سے ہوا تربیتی پرواز کے یونٹ بند کر دیئے گئے۔ ان کے تمام انسٹرکٹرز کو عملی کارروائی والے اسکواڈرن میں تعینات کر دیا گیا۔ طیارہ شکن توپوں اور زمینی دفاع کے دیگر وسائل کو پاک فضائیہ کے اڈوں اور اہم ٹھکانوں پر مستعد اور منظم کر دیا گیا۔ اک اک توپوں کی عام قلت کے مسائل کو حل کرنے کے لیے رن کچھ کے معرکے میں بے کار قرار دی جانے والی ۲۰ ایم ایم کی توپوں کو جلدی جلدی واپس لایا گیا اور جنگ کے لیے پاک فضائیہ کی تیاریاں ۳۱ اگست کی شام کو اس وقت مکمل ہو گئیں جب راولپنڈی میں نئے ایئر آپریشنز ہیڈکوارٹر میں عملہ تعینات ہو گیا۔ اور اس نے کام کرنا شروع کر دیا۔ کمانڈر انچیف نور خان بھی پشاور سے اسی نئے ہیڈکوارٹر میں منتقل ہو گئے۔

اس وقت تک کشمیر میں پاکستانی فوجوں کی تعداد دشمن کے مقابلے میں بہت کم تھی۔ اور ٹیٹوال سیکٹر میں ہندوستان کے حملے کو روکا نہیں جا سکا۔ اس مرحلے پر پاکستان کے خلاف ہندوستانی فوج کے حملے میں ۲۵ اگست کو جنگ بندی لائن کی سرحد کے پار گجرات کے قریب ایک بستی اعوان شریف پر گولہ باری بھی شامل تھی۔ پاکستان کے لیے نوشتۂ دیوار مرتب ہو چکا اور بری فوج کی بڑھتی ہوئی سرگرمیوں نے پاک فضائیہ کی ذمہ داریوں میں اضافہ کرنا شروع کر دیا۔ پاک فضائیہ تو

"ڈیزرٹ ہاک" کے وقت سے کارروائی کے لیے تیاریاں کر رہی تھی اور کشمیر میں خفیہ سپلائی کے مشن کی منظوری دیتے ہوئے کمانڈر انچیف نے پاک فضائیہ کو ہندوستان کے ممکنہ حملوں کے لیے چوکس رہنے کی ہدایت کر دی تھی۔ پاک فضائیہ نے لڑاکا طیاروں پر مشتمل حربی گشتی پروازوں میں سختی کر دی۔ حالانکہ ان پروازوں میں ہندوستان کی سرحد سے تیس میل دور رہنے کے اصول پر پوری طرح عمل کیا جا رہا تھا۔ اس طرح ہندوستانی فضائیہ کو پاک فضائیہ کی تیاریوں کے بارے میں کسی شبہ میں نہیں چھوڑا گیا تھا۔ اگست کے آخر تک جنگ کی تیاریوں کا عمل بھی پایۂ تکمیل کو پہنچ گیا اور ہندوستان سے جنگ میں پاک فضائیہ ہر ممکنہ ذمہ داری سے عہدہ برا ہونے کے لیے بالکل مستعد ہو گئی۔

■■■

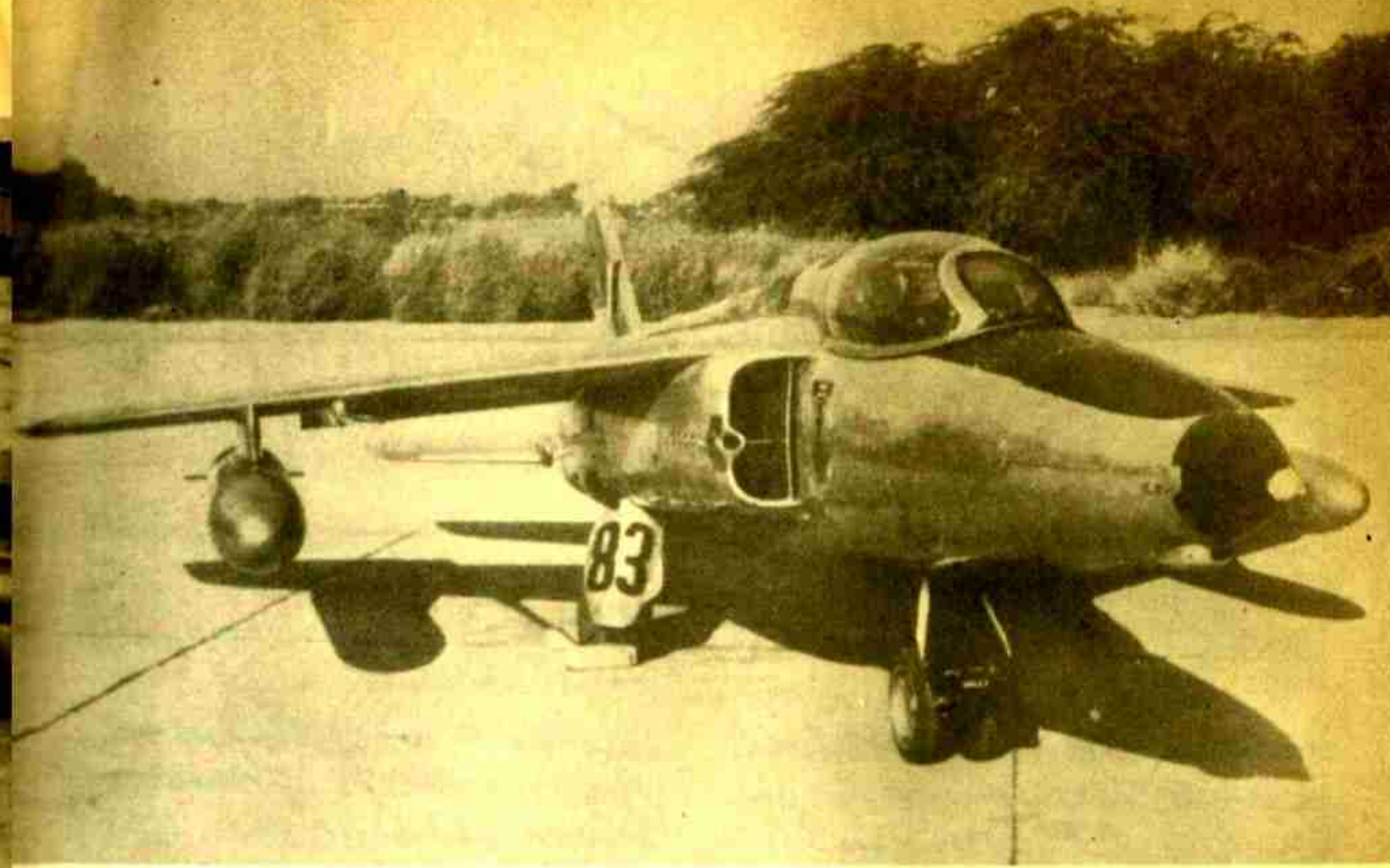
جنگ کے بغیر جدل

مغربی پاکستان کی سرزمین جغرافیائی اعتبار سے کئی خصوصیات کی حامل ہے۔ جنوبی علاقے میں کراچی کے اطراف ریگستان ہیں جو وسطی علاقے میں پنجاب کے زرخیز میدانوں میں گم ہو جاتے ہیں اور پھر یہ زرخیز میدان آہستہ آہستہ بلند ہوتے ہوئے شمال کے دور دراز علاقوں میں کوہ ہمالہ کے مغربی حصے کی بلندیاں کو چھونے لگتے ہیں۔ شمالی علاقے کا نصف خطہ اتنا تنگ ہے کہ اس کے دفاع کے لئے مناسب گنجائش بھی نہیں ہے۔ لاہور، سیالکوٹ اور راولپنڈی جیسے کئی بڑے اور اہم شہر ہندوستانی سرحد سے چند میل کے فاصلے پر انتہائی نازک مقامات پر واقع ہیں۔ تیز رفتار بکتر بند پیش قدمی کے ذریعے ان میں سے کسی بھی شہر پر قبضہ پورے ملک کو دو ٹکڑوں میں تقسیم کرنے کے لئے کافی ہے۔ پاک آرمی ہیڈ کوارٹر نے جہاں دشمن کے دیگر متوقع اقدام پر غور کیا، وہاں اس پر بھی غور کیا گیا۔

آزاد کشمیر میں ہندوستان کی بڑھتی ہوئی مداخلت کا جواب دینے کے لئے یکم ستمبر کو جنگ بندی لائن کے اس طرف چھمب سیکٹر میں "آپریشن گرانڈ سلم" کے نام سے کارروائی کی اطلاع مل جانے کے بعد ائیر وائس مارشل نور خان نے دشمن کے ممکنہ ردعمل پر کافی غور کیا۔ قابل ذکر بات یہ ہے کہ پاک آرمی کا منصوبہ اس خیال کے تحت مرتب کیا گیا تھا کہ اس کی کارروائی میں پاک فضائیہ کی عملی حمایت شامل نہیں ہوگی۔ غالباً منصوبہ بناتے وقت انڈین ایئر فورس کے ردعمل پر بھی غور نہیں کیا گیا۔

اس سے پہلے پاک فضائیہ یہ واضح کر چکی تھی کہ اس کے پاس پاکستان کے فضائی دفاع اور انڈین ایئر فورس کی فضائی کارروائیوں کا جواب دیتے ہوئے اسے بری جنگ میں مداخلت سے روکنے کے علاوہ مزید کچھ کرنے کی صلاحیت نہیں ہے۔ لیکن پاک فضائیہ کمان سنبھالنے کے بعد ائیر وائس مارشل نور خان نے بری افواج کو یقین دلایا کہ پاک فضائیہ، بری فوج کی کارروائی میں کم از کم معمولی قسم کی قریبی امداد ضرور فراہم کرے گی۔ یہ ظاہر ہے کہ پاک آرمی کا ہیڈ کوارٹر اپنے "آپریشن گرانڈ سلم" میں فضائیہ کی مدد کو اہمیت نہیں دے رہا تھا۔ اسی وجہ سے بری افواج اور فضائیہ کے درمیان رابطے کا فقدان تھا۔ اس رابطے کے فقدان کی ایک وجہ یہ بھی ہے کہ حکومت پاکستان اور بری افواج کا یہی خیال تھا کہ مسئلہ کشمیر پر ہونے والے تصادم کو مقامی جنگ کی طرح محدود رکھا جا سکتا ہے اور اس جنگ میں فضائیہ کی شرکت اس کے پھیلنے کا باعث بن سکتی ہے۔ اس لئے جنگ بندی لائن کے اطراف محدود جنگ میں فضائیہ کی شرکت غیر ضروری سمجھی گئی۔ یہ وہ خیالات تھے جنہیں نور خاں مشکل ہی سے قبول کرنے کو تیار تھے حالانکہ اس معاملے میں وہ پاکستان کے سینئر فوجی افسروں اور سیاسی حکام کے درمیان تقریباً تنہا ہی تھے۔ ۳۱ اگست کو نور خاں کو معلوم ہوا کہ گورنر مغربی پاکستان مری ہلز میں چھٹیاں گذارنا چاہتے ہیں۔ غالباً انہیں اس امر کی اطلاع نہیں تھی کہ یکم ستمبر کو شروع ہونے والے پاک آرمی کے اقدام سے جنگ کا دائرہ وسیع ہو سکتا ہے۔ ۳۱ اگست کو بری فوج کے کمانڈر انچیف جنرل موسیٰ اور پاک فضائیہ میں ان کے ہم عصر کے درمیان دونوں افواج کے متعلقہ عملے کے ساتھ میٹنگ میں ائیر وائس مارشل نور خاں نے واضح طور پر کہہ دیا کہ اس کارروائی کا نتیجہ مکمل جنگ کی صورت میں نکل سکتا ہے۔

بکتر بند گاڑیوں اور بھاری توپ خانے وغیرہ پر مشتمل پاک آرمی کی پیشقدمی پر انڈین ایئر فورس کے ممکنہ حملے کے پیش نظر ائیر وائس مارشل نور خاں نے تجویز پیش کی کہ پاک فوج کی کارروائی سے پہلے جنگ بندی لائن کے اس پار ہندوستانی ہوائی اڈوں پر پاک فضائیہ کے حملے کئے جائیں۔ فوجی اعتبار سے یہ اہم ترین اقدام تھا مگر اس کے ساتھ کچھ سیاسی مسائل وابستہ تھے اور اس کے نتیجے میں پاکستان پر کھلی جارحیت کا الزام لگ جاتا۔ اس لئے صدر نے ذاتی تبادلۂ خیال کے بعد اس تجویز کو مسترد کر دیا۔

ذاتی طور پر یہ سمجھتے ہوئے کہ جنگ بندی لائن کے اس پار پاکستانی فوج

ہنٹر کے بعد ۱۹۶۵ کی جنگ میں حربی کارروائی کے لئے سب سے زیادہ استعمال ہونے والا ہندوستان ایرکرافٹ لمیٹڈ کا تیار کردہ نیٹ طیارہ تھا جس کو ہلکی ساخت والے برطانوی طیارے کی بنیاد پر بنایا گیا تھا۔ ہندوستان ایرکرافٹ لمیٹڈ نے اس طرز کے کل ۲۰۴ نیٹ ایم کے طیارے تیار کئے اور اب بھی کچھ ترامیم اور فاضل ایندھن کی گنجائش کے ساتھ ایم کے ۲ طرز کے یہ طیارے بنائے جا رہے ہیں۔ نیٹ کے اسلحہ میں ۳۰ ایم ایم کی توپ کے علاوہ فاضل ٹینک کی جگہ مزید اسلحہ لے جانے کی گنجائش تھی جو فضائی معرکے میں پاک فضائیہ کے سامنے ہتھیار ڈالنے والے اس نیٹ میں نظر آ رہی ہے۔

کشمیر میں جنگ بندی لائن کے پار پاک آرمی کی کارروائی کے آغاز کے بعد پاک فضائیہ کے کمانڈر انچیف نے چکلالہ سے چھمب کے قریبی ہوائی اڈے گجرات جانے کے لئے ایک سیسنا ٹی ۳۷ تربیتی طیارے پر پرواز کی اسکے بعد انہوں نے پاک آرمی کے ایک سیسنا ایل۔۱۹ میں علاقۂ جنگ کا ذاتی معائنہ کیا۔

حالانکہ ۱۹۶۵ء میں انڈین ایئرفورس کے پاس ۱۳۲ عدد ڈی ہیوی لنڈ اور ہندوستان ایئر کرافٹ لمیٹڈ کے تیار کردہ ۱۳۲ ویمپائر جیٹ لڑاکا تھے اور انڈین ایئرفورس نے پاک فضائیہ کے سیبر طیاروں سے معرکہ آرائی کے لئے یکم ستمبر کو چھمب کے محاذ پر ان طیاروں سے کارروائی کا آغاز کیا لیکن اس معرکے میں شریک چاروں طیاروں کے نقصان کے بعد فوراً ہی ویمپائر حربی سرگرمیوں سے ہٹا لئے گئے۔

کی پیش قدمی کا مطلب ہندوستان سے مکمل جنگ ہے۔ ایئر وائس مارشل نور خان نے اپنے اڈوں پر ہندوستانی فضائیہ کے اچانک حملوں کو روکنے کے لئے ضروری اقدام کئے۔ اس حقیقت کے علاوہ کہ انڈین ایئرفورس کو عددی برتری حاصل ہے۔ وہ ایک باصلاحیت، پوری طرح منظم اور انتہائی متحرک فضائیہ بھی ہے۔ اور اگر اسے موقع مل جاتا تو وہ اچانک شدید ضرب لگا سکتی تھی۔ صدر ایوب کے فیصلے کے بعد ہندوستانیوں کو ایسی دیگر خوبیوں کے فوائد کے ساتھ ضرب لگانے میں "پہل" کرنے کا موقع بھی مل گیا۔

ایسی صورتحال میں نور خاں کو اپنے اڈوں پر اچانک حملوں کے بارے میں شدید فکر لاحق تھی، اور انہیں احساس تھا کہ اس طرح انڈین ایئرفورس پاک فضائیہ کو اپنی مسلط کردہ شرائط پر جنگ میں گھسیٹ لے گی اور پاک فضائیہ اپنے منصوبے پر آزادی سے عمل کرنے کی صلاحیت کھو دے گی۔

اگست کی ۳۱ تاریخ کو جب پاکستانی منصوبے کا تیسرا اور آخری مرحلہ ہو گیا اور تمام آپریشنل یونٹوں کو ان کے اڈوں پر متعین کر دیا گیا اس وقت پاک فضائیہ کی حربی صف بندی میں ۹۲ عدد ایف۔۸۶ سیبر قابلِ استعمال اور ۸ عدد سیبر زیرِ مرمت تھے۔ ۱۲ لاک ہیڈ اسٹار فائٹر طیاروں میں دو عدد ایف۔۱۰۴۔بی یعنی دو نشستوں والے تربیتی طیارے بھی شامل تھے۔ جن میں گن نصب نہیں تھی۔ ۲۵ عدد مارٹن۔بی۔۵۷ بمبار طیاروں میں سے کئی فوجی جائزہ لینے کے لئے ضروری آلات سے لیس تھے۔ ان کے علاوہ ۱۲ عدد لاک ہیڈ تربیتی طیارے تھے جن کو زمینی حملوں اور حربی نقل و حرکت کا جائزہ لینے کے لئے تیار کر لیا گیا تھا۔ یہ کل ۱۴۱ طیارے ایک دوسرے سے کافی فاصلے پر واقع چار ہوائی اڈوں پر تعینات تھے۔

مغربی پاکستان کے سب سے زیادہ اہم اڈے سرگودھا پر اس وقت اسکواڈرن نمبر ۵، ۱۱ اور ۱۵ کے تیس عدد سیبر ونگ نمبر ۳۳ کی شکل میں موجود تھے۔ ان طیاروں میں ۲۲ سیبر سائڈ ونڈر میزائل سے لیس تھے۔ ان میں سے ۸ طیاروں کو ۴ ستمبر کے بعد کہیں اور منتقل کر دیا گیا۔ اسٹار فائٹر کے اسکواڈرن نمبر ۹ کیلئے بھی سرگودھا ہی مستقل اڈہ تھا۔ اسی طرح آر۔ٹی۔۳۳ کے اسکواڈرن نمبر ۲ کو یہاں تعینات کیا گیا تھا۔ ۶ ستمبر کو جنگ کے بھرپور آغاز کے بعد سرگودھا کو زمینی حملوں کے لئے ماری پور سے مزید دو سیبر اسکواڈرن فراہم کر دیئے گئے۔ اس طرح طیاروں کی اس بھیڑ سے پُر ہوائی اڈے کو اپنے سامنے سرحد پار واقع ہندوستانی فضائیہ کے کمپلیکس سے مسلسل حملوں کی ضرب کا سامنا کرنا پڑا۔

سرگرمی کے اعتبار سے سرگودھا کے بعد صوبہ سرحد کے علاقے میں واقع پشاور کا نمبر تھا جسے اگست کے آخر میں عملی کارروائی میں شرکت کے لئے اسکواڈرن نمبر ۱۹ کے ۱۴ عدد سیبر طیارے دستیاب تھے۔ بعد میں مرمت اور دیکھ بھال کے یونٹ کی کارگزاری کی بنا پر ان ۱۴۔ سیبر طیاروں کی تعداد بڑھ کر ۲۰ ہو گئی۔

پشاور کو ماری پور سے ۴ عدد مارٹن۔ بی۔ ۵۷ بھی موصول ہوئے۔ یہ اڈہ ۲ آر بی ۵۷ اور ایک آر بی ۔ ۵۷ ایف کو ان کے جاسوسی کے پیچیدہ الیکٹرونک آلات کے ساتھ سنبھالے ہوئے تھا۔ یہ خصوصی مہارت والے اسکواڈرن نمبر ۲۴ کے طیارے تھے۔ دوسرا آر بی۔ ۵۷ ایف جسے "ڈرو پی" کہا جاتا ہے۔ ضروری

تبدیلیوں کے لئے امریکہ بھیج دیا گیا تھا۔ (جہاں وہ مقیم رہا)

کراچی کے باہر ماری پور کا ہوائی اڈہ موثر کارروائی والے علاقے سے کافی دور واقع تھا۔ لیکن پھر دور تک مار کرنے کی بنا پر بمبار طیاروں کے لئے اس اڈے کا وقوع مناسب تھا۔ اسکواڈرن نمبر ۷ اور ۸ پر مشتمل ونگ نمبر ۳۱ کو ۲۲ عدد بی۔ ۵۷ طیاروں کے ساتھ ان چار بی۔ ۵۷ سے لیس کیا گیا تھا جو پشاور بھیج دیئے گئے۔ ماری پور پر مقیم ونگ نمبر ۳۲ اسکواڈرن نمبر '۱۶'، ۱۷ اور ۱۸ کے ۳۶ سیبر طیاروں پر مشتمل تھا۔ لیکن جھڑپوں کے آغاز کے ساتھ ہی جیسا کہ پہلے بتایا جا چکا ہے اسکواڈرن نمبر ۱۶ اور ۱۷ کو زمینی حملوں کی کارروائی کے لئے سرگودھا بھیج دیا گیا اور کراچی کے دفاع کے لئے صرف ایک اسکواڈرن ماری پور میں رکھا گیا۔ اس اڈے پر

۲ ستمبر کو اسکواڈرن نمبر ۱۷ کے دس ایف۔ ۸۶ ایف ماری پور سے سرگودھا بھیج دیئے گئے تاکہ شمالی سیکٹر میں زمینی حملوں کے لئے ایک "ضربی عنصر" کی تشکیل کی جا سکے۔ اس ضربی عنصر کے قائم ونگ کمانڈر مسعود اے سکندر (بعد میں گروپ کیپٹن) اپنے ایف۔ ۸۶ ایف۔ ۴۰ اے کی کاک پٹ میں نظر آ رہے ہیں۔

اسکواڈرن نمبر ۲ کے چار یا پانچ ٹی ۔ ۳۳ اے لاک ہیڈ تربیتی طیارے بھی مقیم تھے جو عام طور پر جیٹ کی تربیتی پرواز کے فرائض انجام دیتے ہیں لیکن ان طیاروں کو بھی کمتر درجے کی صلاحیت والے ٹھکانوں پر حملوں کے لئے ۳ء۰ انچ کی مشین گنوں سے لیس کر دیا گیا۔ پاک فضائیہ کے ہر اڈے پر اپنا ایک ٹی ۔۳۳ موجود تھا۔

عملی کارروائی کا چوتھا اڈہ بری جنگ کے دائرۂ کار سے ایک ہزار میل سے بھی زیادہ دور مشرقی پاکستان کے دارالحکومت ڈھاکہ کے قریب تیج گاؤں میں واقع تھا۔ اس پر تعینات واحد اسکواڈرن نمبر ۱۴ کے بارہ عدد ایف ۸۶ سیبر طیاروں نے بے مثال فرض شناسی کا مظاہرہ کرتے ہوئے اپنی جنگ خود آپ ہی لڑی۔ مغربی پاکستان میں ہنگامی طور پر طیارے اتارنے کی سہولتوں کے لئے بعد میں لاہور، کوہاٹ، رسالہ والا، حیدر آباد اور والٹن پر انتظام کیا گیا۔ اس سے طویل فاصلے کی کارروائیوں کے بعد طیاروں کو واپس اتارنے میں کچھ آسانی ہو گئی۔

جیٹ اور یہاں تک کہ پسٹن انجن والے تمام طیاروں کو اگلی صف کی کارروائیوں کے لئے تعینات کر کے پاک فضائیہ نے یہ ظاہر کر دیا تھا کہ اس نے اپنی صف کے کمزور ترین طیاروں کو بھی معرکوں کے لئے پیش کر دیا ہے۔ اس طرح پاک فضائیہ اپنی دوسری صف کے طیاروں کو اگلی صف میں لا کر آنے والی جنگ میں قومی بقا کی خاطر اپنے ملک کے آہنی عزم کی عکاسی کر رہی تھی۔

چکلالہ پر تعینات اسکواڈرن نمبر ۶ کے پانچ عدد لاک ہیڈ سی ۱۳۰ کو جو پہلے ہی کشمیر میں فراہمی رسد کے امدادی کام میں اہم کردار ادا کر چکے تھے مستقبل کی کارروائیوں میں اس سے بھی زیادہ اہم کام انجام دینا تھا۔ چکلالہ اور ماری پور پر ونگ ۳۵ کا بقیہ حصہ یعنی اسکواڈرن نمبر ۱۲ کے چار برسٹل فریٹر بھی عملی کارروائی کے لئے پیش کر دیئے گئے، جبکہ اسکواڈرن نمبر ۴ کے بری اور آبی سطح سے پرواز کے قابل چار عدد گرومان ایلبٹروس، دس عدد سکورسکی۔ ایچ۔ ۱۹ اور کامان۔ ایچ۔ بی ہیلی کاپٹروں کو تلاش اور انسانی جان بچانے کے عام روایتی کام سے ہٹا کر جارحانہ خدمات پر مامور کر دیا گیا۔

اسکواڈرن لیڈر افسر خان جدون کی کمان میں اسکواڈرن نمبر ۴ کے گرومان ایلبٹروس نے بحری جائزے کے ہمہ وقتی ۴۰ گشتی کارروائیاں کیں جن کے لیے انہیں ۲۰۰ گھنٹے کی پرواز کرنا پڑی۔ کراچی میں بحریہ کے ہیڈکوارٹر کے ساتھ ایک فضائی بحری آپریشن کا ایک مشترکہ مرکز قائم کیا گیا تاکہ ضرورت پڑنے پر پاکستان نیوی کو امداد دی جا سکے۔

مرغابی صفت غیر مسلح گرومان نے روزانہ چھ سے سات گھنٹے گشت میں اپنے موسمی اور تلاش میں مدد دینے والے راڈار کو بصری ذریعہ بنا کر سطح سمندر پر دشمن کے جہاز اور آبدوز کی بھرپور تلاش کیں۔ اگر دشمن کے جنگی جہاز یا آبدوز نظر آتے تو گرومان پاک فضائیہ کی ضربی قوت کو طلب کرتا مگر ہندوستانی بحریہ بندرگاہ کے اندر ہی مقیم رہی۔

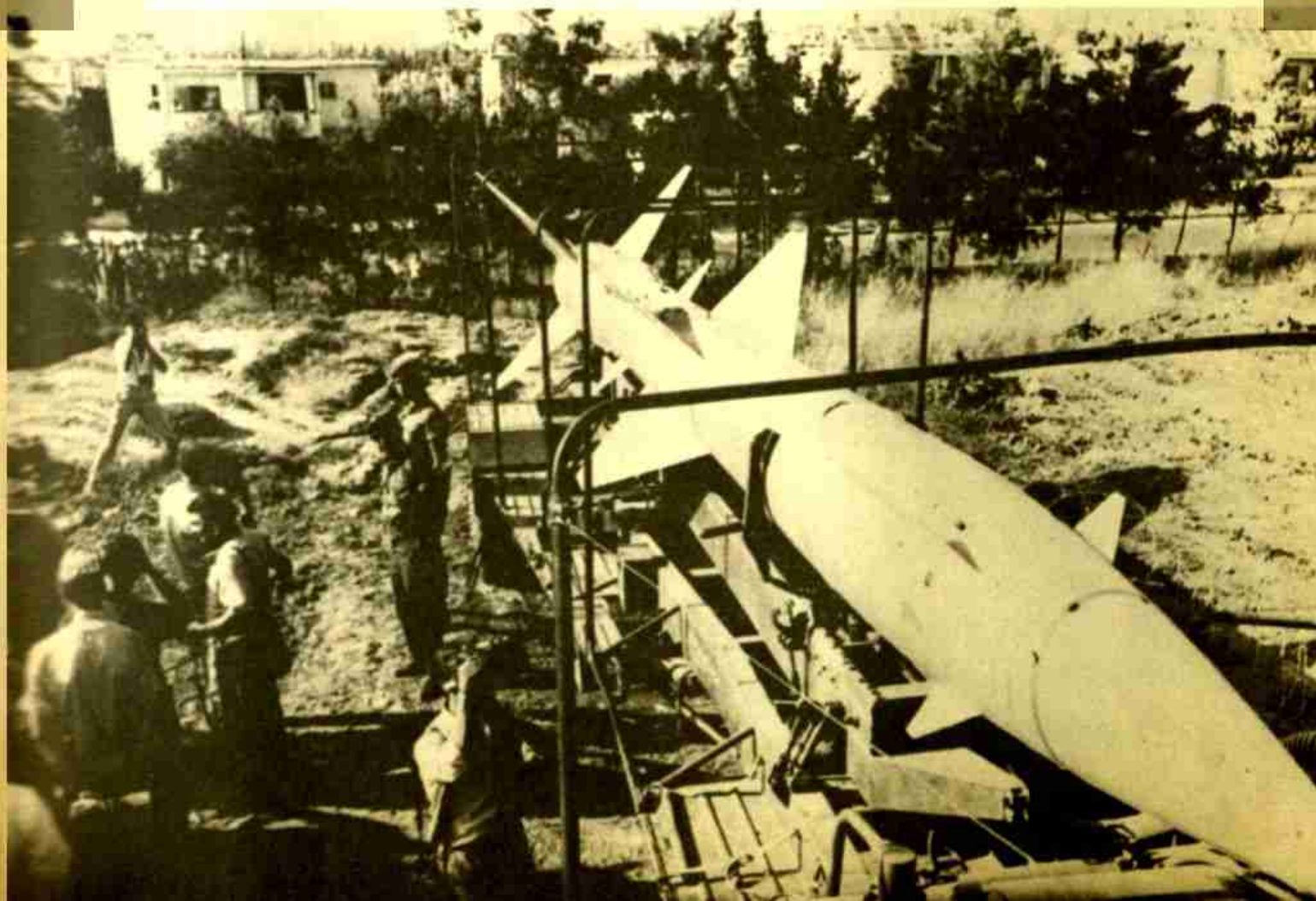
کراچی اور مغربی پاکستان کے جنوبی علاقے کو سب سے بڑا خطرہ ہندوستان کے طیارہ بردار جہاز وکرنت سے تھا جس پر دو درجن سی ہاک لڑاکا بمبار طیاروں کے علاوہ تقریباً نصف درجن آبدوز شکن بریگوئٹ الزے بھی موجود تھے۔

حالانکہ اسکواڈرن نمبر ۴ نے آپریشنل سرگرمیوں کے اہل صرف دو ہوا بازوں کے ساتھ ستمبر میں اپنی کارروائیوں کا آغاز کیا لیکن اس نے ایسا انتظام کیا کہ سمندر پر وکرنت یا کسی اور ہندوستانی بحری جہاز کی نقل و حرکت پر نظر رکھنے کے لئے ایک ایلبٹروس ضرور فضا میں موجود رہتا۔ ایسا معلوم ہوتا ہے کہ ۱۹۶۵ء میں وکرنت مرمت اور تبدیلی کے مراحل سے گذر رہا تھا، اسی وجہ سے معرکے میں قطعی طور پر شریک نہیں ہوا ——— ٹربائن انجن والے کامان۔ ایچ، ایچ۔ ۴۳ ہیلی کاپٹر بھی تھے جو زیادہ بلندی پر پرواز کے اہل ہیں، انہیں مصیبت زدگان کی مدد کے روایتی کام سے ہٹا لیا گیا تھا۔ فلائٹ لیفٹیننٹ احمد اور یونس نے مشینوں پر آزاد کشمیر کے علاقے میں سطح سمندر سے ۹ ہزار فٹ کے بلند علاقے پر طویل اور مشکل کارروائی مکمل کی۔ ان کا اصل کام کشمیر کی ان پہاڑی گھاٹیوں میں بھاری توپ خانہ پہنچانا تھا جہاں عام طور پر رسائی ممکن نہیں ہے۔ انہوں نے بھاری توپ خانے کے لئے ۳ سے ۸ ستمبر کے دوران نوگام سیکٹر میں ۲۱ ہزار پونڈ گولہ بارود بھی پہنچایا۔ دشمن کی طرف سے مارٹر فائرنگ کے باوجود ان تین عدد ایچ ایچ ۴۳ ہیلی کاپٹروں نے اپنی ۶۰ پروازوں کے دوران تقریباً سو زخمیوں کو بھی اس علاقے سے اڈے کی طبی امدادی چوکی پر پہنچایا۔ اور درہ حاجی پیر کے دستوں کو ۴۸ ہزار پونڈ راشن اور ایک ہزار پونڈ وزنی سگنل کے آلات بھی فراہم کئے اور آخر میں رسالپور اکیڈیمی کے مٹھی بھر نارتھ امریکن ٹی ۔ ۶ جی کے شامل ہو جانے کے بعد پاک فضائیہ کی حربی صف بندی مکمل ہو گئی۔ تجربہ کار انسٹرکٹر ہوا بازوں کے ساتھ ۳۰۳ء۰ انچ کی براؤننگ مشین گن سے لیس یہ طیارے چند بم یا ۶۰ پونڈ وزنی چار عدد راکٹ لے کر رات کے وقت خاص طور پر امرتسر۔ گورداسپور۔ پٹھانکوٹ روڈ پر ہندوستانی بری فوج کو ہراساں کرنے کے لئے استعمال کئے گئے اپنے نسبتاً کم اسلحہ کے ساتھ ٹی۔ ۶ جی یا جسے عام طور پر ہارورڈ کے نام سے یاد کیا جاتا ہے۔ اپنے دو سپ انجن اور بلا واسطہ چلنے والے پنکھوں کے شور کے ساتھ نچلی پرواز میں رات کے وقت دشمن پر کافی موثر نفسیاتی دباؤ ڈالنے کا باعث بنا ہو گا۔

کچھ بھی تھا ۱۲۰ ناٹ کی رفتار والے ٹی ۔ ۶ طیارے ہر رات دو تین گھنٹے کیلئے سڑک پر ٹریفک روک دینے میں کامیاب تھے اور فوجی گاڑیوں پر نشانہ بازی کے علاوہ انہوں نے کم از کم ایک ریل گاڑی کو بھی ٹھکانے لگایا۔ یہ کارروائی ۱۶ ستمبر کو بند کرنا پڑی۔ اس لئے کہ چاند کے آثار کی وجہ سے رات کے وقت دشمن کی نقل و حرکت کو دیکھنا ممکن نہیں رہا تھا۔ خطرات کے سامنے انتہائی نازک یہ سست رفتار پسٹن انجن والے طیارے کسی الیکٹرونک آلے کی مدد کے بغیر پوری جنگ کے دوران درختوں کی بلندی کی سطح پر مصروف رہے اور ان میں سے کسی ایک کو بھی نقصان نہیں اٹھانا پڑا۔

پاکستان کے کل ۱۴۱ صف اول کے جیٹ طیارے اور مختلف اقسام کے تیس تربیتی، ٹرانسپورٹ طیارے اور ہیلی کاپٹر چند اڈوں پر جمع تھے۔ اگست ۱۹۶۵ء

۱۹۶۵ کی جنگ سے قبل انڈین ایرفورس نے ابتدائی طرز کے تقریباً ۱۰ عدد مگ - ۲۱ سوویت روس سے حاصل کئے تھے یہ طیارے سب سے اگلی صف کے ہوائی اڈے پٹھانکوٹ پر تعینات تھے لیکن ۱۹۶۵ء کی جنگ میں ان کا کردار بہت ہی معمولی رہا -

ہندوستان کو مگ - ۲۱ طیاروں کے ساتھ ۱۹۶۵ سے قبل ہی سوویت روس سے چھ یا آٹھ عدد وی - ۷۵ دی کے "گائیڈلائن" زمین سے فضا میں مار کرنے والے میزائیل ملے تھے یہ ناقابل تسخیر روسی میزائل دہلی میں ہندوستانی فضائیہ کے اڈے کے دفاع کے لئے تعینات کئے گئے تھے -

کے آخری دنوں میں پاک فضائیہ کے اندازے کے مطابق ہندوستان کم از کم ۵۰۰ طیارے میدان میں لا سکتا تھا۔ وہ جنگی منصوبہ بندی کے تحت ان طیاروں کو ۴۵ اسکواڈرن میں منظم کرنے کا اہل تھا۔ ہندوستانی فضائیہ کے پانچ سو سے زائد طیارے صفِ اوّل کے جیٹ تھے جو ۲۰ لڑاکا اور ۳ بمبار اسکواڈرن میں منظم تھے۔ ان میں دس عدد میگ۔ ۲۱ مگ۔ ۲۱ برطانیہ سے حاصل شدہ ۱۱۸ ہنٹر، ہندوستان ایئرکرافٹ لمیٹڈ کے تیار کردہ ۸۰ عدد نیٹ کے علاوہ ۸۰ عدد ڈاسولٹ مسٹیئر ۵۶ عدد ڈاسولٹ اوراگن، ۱۳۲ پرانے قسم کے ویمپائر، ۵۳ عدد کینبرا بمبار اور فضائی جاسوسی کے لئے لیس، کینبرا طیارے شامل تھے۔

عددی اعتبار سے ہندوستانی فضائیہ کو پاکستان ایئر فورس پر ایک کے مقابلے میں چار کے تناسب سے برتری حاصل تھی اور اگر انڈین ایئر فورس کے امدادی کام والے ۱۹۱ ٹرانسپورٹ طیارے اور ۴۰ ہیلی کاپٹروں کو شامل کر لیا جائے تو پاک فضائیہ سے اس کی حربی قوت کا تناسب ایک کے مقابلے میں پانچ ہو جاتا ہے۔

یہ ستم ظریفی ہے کہ ہندوستان اور پاکستان دونوں ہی نے طویل فاصلے پر ضرب کے لئے کینبرا استعمال کئے۔ فرق یہ تھا کہ ہندوستان کے پاس پاکستان کے مقابلے میں دو گنے کینبرا موجود تھے۔

حالانکہ ہلکے نیٹ لڑاکا طیاروں کے علاوہ ہندوستان کا ساز و سامان زیادہ جدید نہیں تھا لیکن پھر بھی اس کے سہارے ہندوستان جنگ کی طوالت میں نقصانات جھیلنے کی عیاشی کر سکتا تھا، جبکہ پاکستان کو ایسا کوئی اختیار نہیں تھا۔

اس طرح ہوائی اڈوں کے معاملے میں مشرقی اور مغربی پاکستان کے کل آٹھ ہوائی اڈوں میں سے صرف چند ہندوستانی ٹھکانوں پر ضرب کاری کی دسترس رکھتے تھے۔ ہندوستان کے پاس پوری طرح لیس ضرب کاری کے اہل تقریباً دو درجن ہوائی اڈے موجود تھے۔ اگست میں انڈین ایئر فورس نے مغربی پاکستان کے شمالی علاقے کے سامنے انبالہ، چنڈی گڑھ، ہلواڑہ، پٹھانکوٹ، آدم پور اور سرینگر پر اپنی ۵۰ فیصد حربی قوت جمع کر دی تھی۔ اس کے علاوہ جنوبی خطے میں جام نگر، جودھپور اور اس سے کافی ہٹ کر پونا میں بھی طیارے تعینات تھے۔ پاکستان کی سرزمین میں گنجائش نہ ہونے کی وجہ سے اس کے تمام اڈے بڑے نازک مقامات اور نیچی پرواز والے ہندوستانی طیاروں کے اچانک حملوں کی زد میں تھے۔

پاکستان کے پاس صحیح طور پر لڑاکا طیاروں کی رہنمائی کرنے یا دشمن کی تلاش کے قابل "نیچی نظر" رکھنے والا کوئی راڈار بھی نہیں تھا۔ پاکستان کے پاس طیاروں کی بلندی جانچنے والے آلات کی صلاحیت بھی محدود تھی۔ دو خاص ایف پی ایس۔۲۰ (قوس آسمانی کی طرح اُفق کو زاویہ قائمہ پر کاٹنے والا) اور بلندی کا اندازہ کرنے والے ایف پی ایس۔ ۶ گراؤنڈ کنٹرول انٹرسیپشن (جی سی آئی) شمال میں سکیسر اور جنوب میں بدین پر نصب تھے۔ اس کے علاوہ پرانے قسم کے ٹائپ۔ ۱۴۰ موبائل راڈار مشرقی پاکستان اور دیگر مقامات پر موجود تھے۔

اس کے مقابلے میں ہندوستان کے پاس پانچ یونٹ، پانچ موبائل جی سی آئی اور بمبار طیاروں کی رہنمائی کرنے والے کم از کم ۱۴ یونٹ موجود تھے۔ پیشگی اطلاع دینے والے گراؤنڈ کنٹرول انٹرسیپشن راڈار میں سب سے زیادہ اہم روسی ساختہ بڑی طاقت والے سرُخی۔ پی۔ ۳۵ دو عدد راڈار انبالہ اور امرتسر میں نصب تھے۔ یہ آنے والے دنوں میں پاک فضائیہ کے لئے کافی تکلیف دہ ثابت ہوئے۔

ہندوستان کو ایک اور فائدہ یہ تھا کہ اس کے پاس زمین سے فضا میں مار کرنے والے سوویت ساختہ وی۔ ۷۵، وی کے گائڈ لائن میزائل موجود تھے۔ ان میں سے پہلے چھ یا آٹھ میزائل ہندوستان کو اس وقت ملے تھے جب فروری ۱۹۶۴ء میں روس نے صدر راہ بننے والے مگ۔ ۲۱ طیاروں کا پہلا جتھہ پیش کیا تھا۔ یہ میزائل دہلی کے علاقے کا فضائی دفاع بہتر بنانے کے لئے دیئے گئے تھے اور انہیں دہلی کے علاوہ علاقے کے کئی ہوائی اڈوں پر نصب کیا گیا تھا۔ جن میں انبالہ اور چنڈی گڑھ بھی شامل ہیں۔ حالانکہ یہ سوویت میزائل صرف اونچی پرواز والے طیاروں کے لئے اصل خطرہ تھے مگر ان کی ایک خوبی یہ بھی تھی کہ یہ اپنے علاقے پر حملہ کرنے والے طیاروں کو ہلکی طیارہ شکن توپوں کی زد میں دھکیل سکتے تھے۔ لیکن اس کے باوجود ایسا کوئی ریکارڈ نہیں جس کے مطابق ۱۹۶۵ء کی جنگ میں پاک فضائیہ کا کوئی طیارہ ہندوستانی "سام" (سرفیس ٹو ایئر۔ زمین سے فضا میں مار کرنے والے) کا نشانہ بنا ہو۔

ہندوستانی فضائیہ کی طاقت کے مقابلے میں پاک فضائیہ صرف اپنی تمام صفوں میں متاثر کن قیادت، اپنی قومی بقا کے تحفظ کے احساس سے پیدا ہونے والا آہنی عزم سخت ترین تربیت اور تجربہ ہی پیش کر سکتی تھی۔ فنی اعتبار سے ہندوستان کے خلاف استعمال کے لئے پاک فضائیہ کے پاس صرف ایک ترپ کا پتہ فضا سے فضا میں مار کرنے والا سائیڈ ونڈر میزائل کی شکل میں تھا۔ پاک فضائیہ کے ۲۵ فیصد سے بھی کم سیبر طیارے اس میزائل سے لیس تھے۔ لیکن جنگ کے دوران انڈین ایئر فورس کو یہی احساس ہوا ہو گا کہ ہر سیبر میزائل سے لیس ہے۔

فضا سے فضا میں دور تک مار کرنے والے اس میزائل کے اضافے کا مطلب یہ تھا کہ ہندوستانی طیارے فضائی معرکوں میں اپنی مرضی سے پاک فضائیہ کے سیبر طیاروں سے جان چھڑا کر نکلنے کے قابل نہیں رہے تھے۔ اور میگ۔ ۲ ایف۔ ۱۰۴ پر نصب سائیڈ ونڈر نے پاکستان کو زیادہ مؤثر حربی نظام فراہم کر دیا تھا۔ اسٹار فائٹر کی صلاحیت اور کارکردگی کے پیشِ نظر ہندوستانی فضائیہ بھی اسے بڑی قدر کی نظر سے دیکھتی تھی اور اسے "بدمعاش" کے نام سے یاد کرتی تھی۔ ہندوستان کے اپنے میگ۔ ۲ مگ ۲۱ سائیڈ ونڈر کے ہم پلہ اور اسی طرز کے فضا سے فضا میں مار کرنے والے روسی ساخت کے۔ ۱۳ یا "اٹول" میزائل سے لیس تھے لیکن ۱۹۶۵ء کی جنگ میں نہ تو مگ نے سرگرمی دکھائی نہ ہی یہ میزائل کہیں استعمال ہوئے۔

"آپریشن گرانڈ سلم" کے آغاز پر دونوں طرف یہی صف بندی تھی اور جب یکم ستمبر کی پہلی کرن کے ساتھ میجر جنرل ملک کی کمان میں پاکستان آرمی کے

بارہویں ڈویژن نے جنگ بندی لائن کے دوسری طرف کشمیر کے علاقے چھمب میں جوڑیاں اور اکھنور کی طرف پیش قدمی کی تو پاک فضائیہ نے سارا دن سیالکوٹ کے علاقے پر حربی گشتی پروازیں جاری رکھیں۔ زیادہ تر حربی گشتی پروازیں ایک ایف۔۱۰۴ اسٹار فائٹر کی مدد کے ساتھ ایف ۸۶ کی ایک جوڑی پر مشتمل تھیں۔ بری لڑائی میں ہندوستانی طیاروں کی کسی بھی مداخلت کا فوری جواب دینے کیلئے پوری طرح مستعد ان طیاروں نے اشتعال انگیزی سے گریز کرتے ہوئے سرحد کے دس میل اندر گشتی پرواز کی۔ اس مرحلے پر بھی پاک فضائیہ کے کمانڈر انچیف نے ہدایات جاری کیں تھیں کہ سرحدوں کی خلاف ورزی نہ کی جائے۔ حالانکہ ہوائی کا ضابطہ قدرتی طور پر نرم ہو گیا تھا۔

پاک فضائیہ کے تمام اڈوں کو انڈین ایئر فورس کے ممکنہ حملے کے لئے تیار رہنے کا حکم دے دیا گیا۔ اس طرح ابتدا میں پاکستان کی تمام کاوشوں کا رخ صرف فضائی دفاع کی سمت تھا۔ حقیقت میں پاک فضائیہ نے اپنی چالیس فیصد قوت راولپنڈی میں اس مقصد کے لئے ادھی ایئر ڈیفنس ایئر کموڈور مسرور حسین کے تحت نئے سرے سے قائم ہونے والے ایئر ہیڈ کوارٹر کے حوالے کر دی تھی۔ اسی جگہ بقیہ سیبر طیاروں کو اسسٹنٹ چیف آف ایئر اسٹاف (آپریشن) ایئر کموڈور رحیم خان ہدایات دے رہے تھے۔ یہ دونوں بلاواسطہ طور پر کمانڈر انچیف کے سامنے جوابدہ تھے جو اسی طرح آرمی ہیڈ کوارٹر میں صدر ایوب خاں سے رابطہ قائم کئے ہوئے تھے۔

یکم ستمبر کو ایئر ہیڈ کوارٹر میں عام توقع یہی تھی کہ جیسے ہی کشمیر میں پاک فوج جنگ بندی لائن سے دس یا پندرہ میل آگے بڑھے گی ہندوستانی فضائیہ اس کے خلاف کارروائی شروع کر دے گی۔ پاک افواج کا یہ مقصد دن کے بارہ بجے تک پورا ہو گیا۔ پاک افواج کی پیش قدمی سے متعلق ہمت افزا خبریں آ رہی تھیں لیکن کیونکہ سینئر فوجی افسروں کی طرف سے ذاتی طور پر صورت حال کا مشاہدہ کر کے تجزیہ نہیں کیا گیا تھا۔ اس لئے ایئر وائس مارشل نور خاں نے ایک بار پھر خود یہ دیکھنے کا فیصلہ کیا کہ چھمب جوڑیاں سیکٹر میں کیا ہو رہا ہے۔ چکلالہ کے ہوائی اڈے پر ایک سیسنا۔ ٹی۔۳۷ میں اچھل کر بیٹھنے کے بعد وہ محاذ کے قریب گجرات میں ایک چھوٹے سے ہوائی اڈے پر جا پہنچے اور وہاں سے ایک فوجی پائلٹ انہیں دشمن کی فوج کا مشاہدہ کرنے والے ایک چھوٹے سے سیسنا او۔۱ طیارے میں دریائے توی کے اوپر دھوئیں اور شعلوں میں لپٹے ہوئے محاذ پر لے گیا تاکہ وہ تازہ ترین صورتحال دیکھ سکیں۔ نور خاں نے اسی وقت (ساڑھے چار بجے شام) تھیٹر کو ٹیلیفون کر کے بتایا کہ ایک تنگ راستے پر پاک فوج کے دستوں ٹینکوں اور توپخانے کی قطار بہترین نشانہ ہے اور کسی بھی طرح دشمن کی فضائیہ اسے نظر انداز نہیں کر سکتی۔

یہ پیش گوئی کا نادر واقعہ تھا۔ جیسے ہی کمانڈر انچیف کی ہدایت پر گشتی پرواز کے طے شدہ وقت یعنی ۵ بجے شام میں اضافہ کیا گیا اور سیبر طیاروں کی ایک جوڑی فضا میں بلند ہوئی۔ ہندوستانی فضائیہ کے طیارے چھمب سیکٹر میں آ پہنچے۔ ان کی آمد غالباً چھمب سیکٹر کے ہندوستانی کمانڈر کے اس خفیہ پیغام کا نتیجہ تھا۔ جس میں اس نے اپنے ہیڈ کوارٹر سے "وہسکی کی بوتل" طلب کی تھی۔ یہ بوتل شام ۵ بج کر ۲۰ منٹ یا فضائیہ کے الفاظ میں ۲۰۔۱۷ گھنٹے پر ایک کینبرا دو ویمپائر اور تین غیر شناخت شدہ جیٹ طیاروں کی شکل میں آئی۔ پاک فضائیہ کے نگرانی والے شعبے نے ان کی آمد کی اطلاع دی۔ ہندوستانی فضائیہ کے طیاروں نے آتے ہی جنگ بندی لائن کے پار پاک فوج پر حملے شروع کر دیئے۔ پاک آرمی کی ارجنٹ اپیل پر جس میں ایک مرحلے پر (غلطی سے) ۲۰ ہندوستانی طیاروں کو اپنے سر پر بتایا گیا تھا۔ سیکٹر ادھی کنٹرولر گروپ کیپٹن ایم زیڈ بٹ نے ان دو سیبر طیاروں کو جن کے گشتی وقت میں اضافہ کر دیا گیا تھا' محاذ کی طرف روانہ کر دیا اپنی گشتی پرواز کی ۲۰ ہزار فٹ کی بلندی سے دونوں سیبر طیاروں نے جن کو اسکواڈرن لیڈر سرفراز رفیقی کمانڈنگ آفیسر نمبر ۵ اسکواڈرن اپنے نمبر ۲ کی حیثیت سے فلائٹ لیفٹیننٹ امتیاز بھٹی کے ساتھ اڑا رہے تھے۔ سورج غروب ہونے سے پہلے خراب موسم کے باوجود تقریباً ۸ ہزار فٹ کی بلندی سے دشمن کو اس وقت دیکھ لیا جب دو ویمپائر انہیں بالکل اپنے نیچے اڑتے نظر آئے۔

جب رفیقی ویمپائر طیاروں کے قریب پہنچنے کی کوشش کر رہے تھے تو ان کے نمبر ۲ نے ۶ ہزار فٹ کی بلندی پر دو عدد کینبرا دیکھے جو مغرب کی طرف جا رہے تھے۔ اور پھر مزید دو ویمپائر نظر آئے جو سیبر کی طرف بڑھ رہے تھے ابھی فلائٹ لیفٹیننٹ بھٹی نے اپنے کمانڈنگ آفیسر کو بائیں طرف ہٹنے کے لئے کہتے ہوئے اپنے سیبر کو ویمپائر کے دوسرے جوڑے کا راستہ روکنے کے لئے موڑا ہی تھا کہ اسکواڈرن لیڈر رفیقی نے اپنی ۵۰۔ انچ کی براؤننگ مشین گن کی ایک تیز بوچھاڑ سے پہلے ویمپائر کو شعلوں میں تبدیل کر کے تباہ کر دیا۔ انہوں نے اس وقت تک راستہ تبدیل نہیں کیا جب تک کہ دوسرا ویمپائر بھی ٹھکانے نہ لگ گیا۔ اب وہ اپنے نمبر ۲ کی مدد کے لئے پلٹے اس وقت تک اس معرکے کی وجہ سے وہ درختوں کی بلندی تک نیچے آ چکے تھے۔ رفیقی نے بھٹی کو بتایا کہ اس کا عقب محفوظ ہے اور بھٹی نے یکے بعد دیگرے دو عدد ویمپائر گرا دیئے۔ بھٹی نے دوسرے ویمپائر پر مختصر بوچھاڑ کے بعد قیادت کرنے والے طیارے کا نشانہ لیا اور لبلبی دبا دی۔ ویمپائر فوراً ہی منہ کے بل زمین پر آ رہا۔ غالباً بھٹی نے ہندوستانی فضائیہ کے پائلٹ کو ہلاک کر دیا تھا۔

اس جھڑپ میں طیارے اتنے نیچے آ گئے تھے کہ پاک فضائیہ کے گراؤنڈ کنٹرول انٹر سیپشن سے ان کا رابطہ منقطع ہو گیا لیکن جیسے ہی بلندی پر پہنچے ہی رفیقی نے گروپ کیپٹن بٹ سے پوچھا۔ "آپ کیا چاہتے ہیں' ہم ان کو ہلاک کریں یا صرف خوفزدہ کر دیں۔" "ہلاکت" "گراؤنڈ کنٹرول انٹر سیپٹر نے جواب دیا۔" "اور تم یہ کر گزرے ہو۔" اور اسکواڈرن لیڈر رفیقی کا جواب تھا "ہاں" اس معرکے میں ہلاک ہونے والے تین ہندوستانی پائلٹوں کی واضح شناخت ہو گئی۔ فلائٹ لیفٹیننٹ لے کے بھگوا گر' ایم وی جوشی اور ایس بھردواج کی

ہلاکت اور چار و یمپائر طیاروں کا نقصان۔ دوسرے دن ہندوستان کے وزیر اعظم نے پارلیمنٹ میں تسلیم کیا۔ ہندوستانی فضائیہ نے دعویٰ کیا کہ اس نے پاک فوج کے ۴ ٹینک اور ۳۰ یا ۴۰ بھاری فوجی گاڑیاں تباہ کر دیں۔

جیسے ہی پاک فضائیہ کے کمانڈر انچیف نے محاذ کے دورے سے واپسی کے بعد سرگودھا کے ہوائی اڈے پر اپنے سیسنا۔ ٹی۔ ۳۷ سے باہر قدم رکھا انہیں پہلی فضائی جھڑپ اور اس میں ہندوستانی فضائیہ کے خلاف فیصلہ کن کامیابی کی خبر سنائی گئی۔ انہوں نے پہلا "جھٹکا" کرنے پر پاک فضائیہ کے دونوں پائلٹوں کو ذاتی طور پر مبارک باد پیش کی۔ اس بڑی کامیابی سے مجموعی فوجی صورتحال پر خوشگوار اثر پڑا۔ ایک طرف تو اس سے عددی طور پر کم تر پاک فضائیہ کے حوصلے بلند کرنے میں مدد ملی دوسری طرف پاک بری فوج کو موقعۂ واردات پر جلد جھپٹ پڑنے والے اپنے عقابوں کو بہت قریب سے دیکھنے کا موقع ملا۔ اس چھوٹے سے معرکے نے فضا میں پاکستان کی ایسی برتری قائم کر دی جسے پوری جنگ کے دوران برقرار رکھا گیا۔

کور نمبر ۱ کے آرٹیلری کمانڈر بریگیڈیئر امجد چودھری نے اپنے ایک خط میں پاک فضائیہ کے کمانڈر انچیف کو لکھا۔

"چھمب میں آپ کے بالکل پہلے اقدام نے ہمارے ذہنوں پر بلاشبہ یہ تاثر قائم کر دیا ہے کہ ہمیں دشمن کی فضائیہ کی قطعی پرواہ نہیں کرنی چاہیئے۔ طریقۂ جنگ کا اسی وقت تعین ہو چکا تھا۔ ہم اس شاندار منظر کو کبھی نہیں بھول سکتے۔ اس نے ہمارے حوصلے بلند کر دیئے اور ہمیں تیز رفتار آغاز عطا کیا ہے۔"

پہلے ہندوستانی فضائیہ کے حملے سے پاک آرمی کے بھاری جانی و مالی نقصان کی خبر ملی تھی جس سے پاک فضائیہ کو کچھ تشویش لاحق ہوئی لیکن آخر معلوم ہوا کہ نقصان صرف ایک آدمی اور ایک توپ کا ہوا ہے۔ اس کے ۲۰ منٹ بعد چار طیاروں، جن کو غالباً ہنٹر بتایا گیا تھا، کے حملے سے معمولی نقصان ہوا لیکن اس وقت پاک فضائیہ کے لڑاکا طیاروں کے لئے دشمن سے رابطہ قائم کرنے کے لئے نمو داری بہت خراب ہو چکی تھی۔

۲ ستمبر کو جب پاک فوج کے ساتویں ڈویژن کے جی او سی میجر جنرل اختر ملک نے (جن کی جگہ اگلے دن میجر جنرل یحییٰ خاں نے کمان سنبھالی جو بعد میں صدرِ پاکستان بنے) چھمب پر قبضہ کر لیا اور دریائے توی کے پار مشرقی کنارے پر برج ہیڈ قائم کیا تو اس بات پر بڑی حیرت تھی کہ ہندوستانی فضائیہ نے اس میں کوئی مداخلت نہیں کی۔ حقیقت میں ۲ ستمبر کے دن ہندوستانی فضائیہ کی کسی کارروائی کا کوئی پتہ نہیں تھا۔ نہ ہی ۲ ستمبر کی صبح کو سورج کی پہلی کرن کے ساتھ پاک فضائیہ کی طرف سے اپنی بری فوج کی کلوز سپورٹ پر ہندوستانی فضائیہ نے کوئی ردِ عمل ظاہر کیا۔ صبح ۵ بجکر ۳۰ منٹ پر سرگودھا سے پہلے چار ایف۔ ۸۶ طیارے جن میں سے ہر ایک کے ۵، ۲۰ انچ کے ۲۸ راکٹوں اور ۵، انچ کی مشین گنوں سے لیس تھا۔ اسکواڈرن نمبر ۱۱ کے کمانڈنگ آفیسر اسکواڈرن لیڈر عالم کی قیادت میں پرواز پر روانہ ہوئے۔ صبح کی کہر آلود فضا میں نچلی پرواز کے ساتھ ان سیبر طیاروں نے ہندوستانی دفاعی مرکز جوڑیاں کا رُخ کیا۔ ان کا مقصد اس مرکز کی تھوڑی سی "دھنائی" کرنا تھا۔ ان کے پیچھے پانچ منٹ بعد سیبر کا دوسرا سیکشن روانہ ہوا۔ ایک سیبر فنی خرابی کی وجہ سے پرواز میں شریک نہیں ہو سکا۔

جوڑیاں کے قریب عالم کے سیکشن نے فوجی دستوں اور موٹر گاڑیوں کے ایک اجتماع کو نشانہ بنایا جس کے بارے میں بعد میں آر۔ ٹی۔ ۳۳ کے جائزے سے پتہ چلا کہ یہ ایک ریسٹ ہاؤس تھا جسے اس سیکٹر میں ہندوستانی فوج کی ترتیب کے لئے ہیڈ کوارٹر کے طور پر استعمال کیا جا رہا تھا۔ فلائٹ لیفٹیننٹ یوسف خان کی قیادت میں سیبر کے دوسرے سیکشن نے ۴ ہزار فٹ کی بلندی پر چکر لگانے کے بعد فوجی موٹر گاڑیوں اور درمیانے درجے کے ٹینکوں کا ایک قافلہ دیکھا جو اکھنور کی سمت سے آ رہا تھا۔ ان پر حملے میں یوسف خاں کی مدد کے لئے عالم کا سیکشن بھی شامل ہو گیا۔ طیارہ شکن توپوں کی وقتاً فوقتاً فائرنگ کے باوجود پاک فضائیہ کے سیبر تقریباً ۲۰ منٹ تک مسلسل ہدف کے اوپر رہے اور کوئی نقصان اٹھائے بغیر انہوں نے ۴ ٹینک اور تقریباً ۲۰ فوجی موٹر گاڑیوں کو تباہ کیا یا نقصان پہنچایا۔ فلائٹ لیفٹیننٹ یوسف خان اس معرکے کو یاد کرتے ہوئے کہتے ہیں کہ ہم جب واپس آئے تو ہماری مشین گنیں خالی تھیں اور ایندھن کے ٹینک بھی تقریباً خشک ہو چکے تھے۔

سارا دن سیبر طیارے ایف۔ ۱۰۴ کے ساتھ پاکستانی سرحد کے اندر جہلم، مظفر آباد کے علاقے میں ۲۵ سے ۳۰ ہزار فٹ کی بلندی پر حربی گشتی پرواز میں مصروف رہے۔ ایف۔ ۸۶ کی اٹھارہ اور اسٹار فائٹر کی چھ گشتی پروازوں کے دوران ہندوستانی فضائیہ سے کوئی رابطہ نہ ہو سکا لیکن پاک فضائیہ کے اس دستے نے بری فوج کی فضائی تنظیم کے لیفٹیننٹ کرنل بابر کے ساتھ مل کر اس وقت ایک چھوٹا سا کارنامہ کر دکھایا، جب کرنل بابر ایک غیر مسلح بیل۔ ۴۷ جی ہیلی کاپٹر میں کیپٹن اکبر کے ساتھ چھٹی سکھ لائٹ انفنٹری کے ۴ ۵ ہندوستانی سپاہیوں کو گرفتار کر لائے۔ یہ سپاہی اپنی کمانڈ موٹر گاڑی کے ساتھ مائرہ سے پیچھے ہٹ رہے تھے۔ پاکستانیوں نے ان کے قریب ہیلی کاپٹر اتار کر انہیں گرفتار کر لیا۔

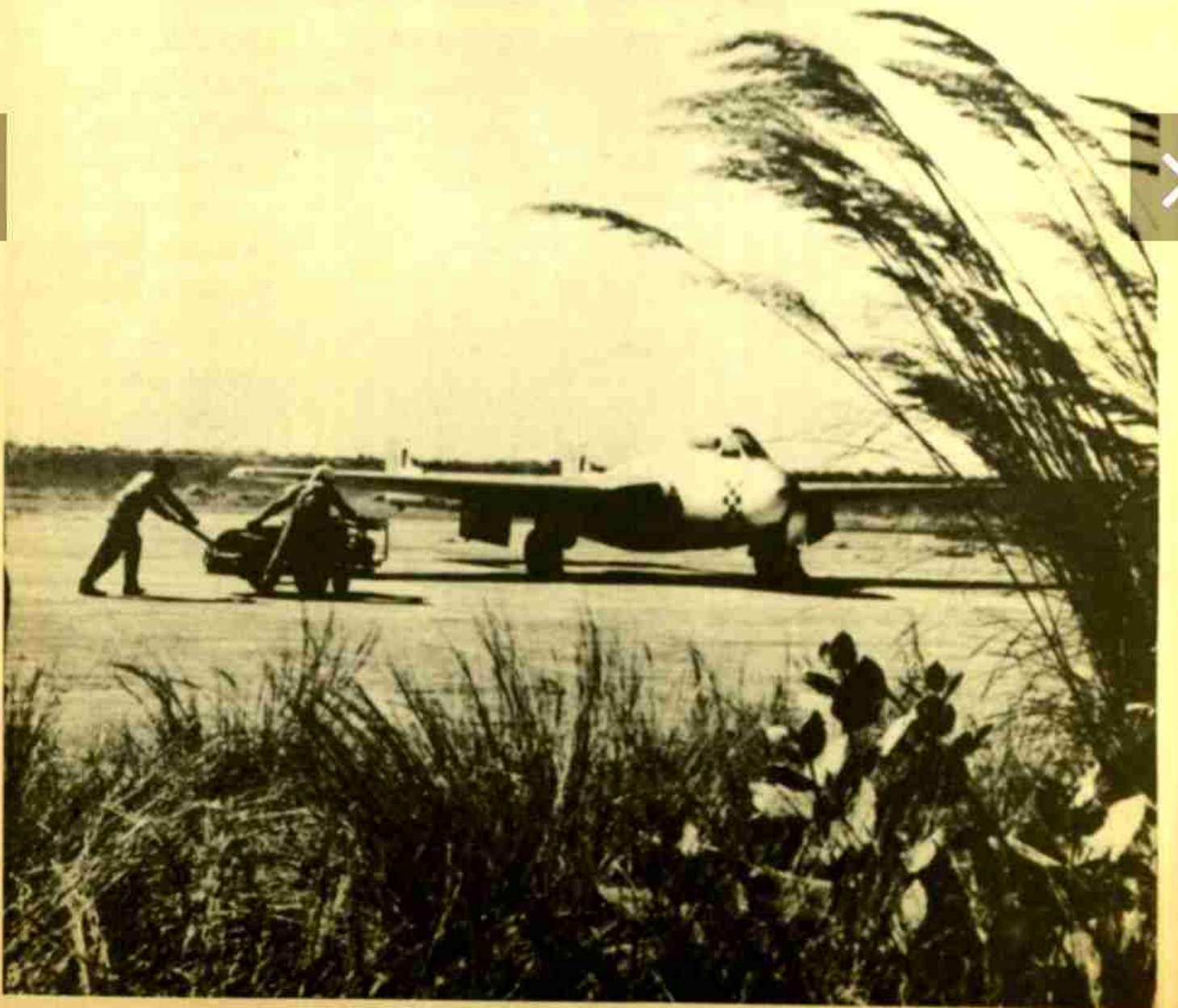
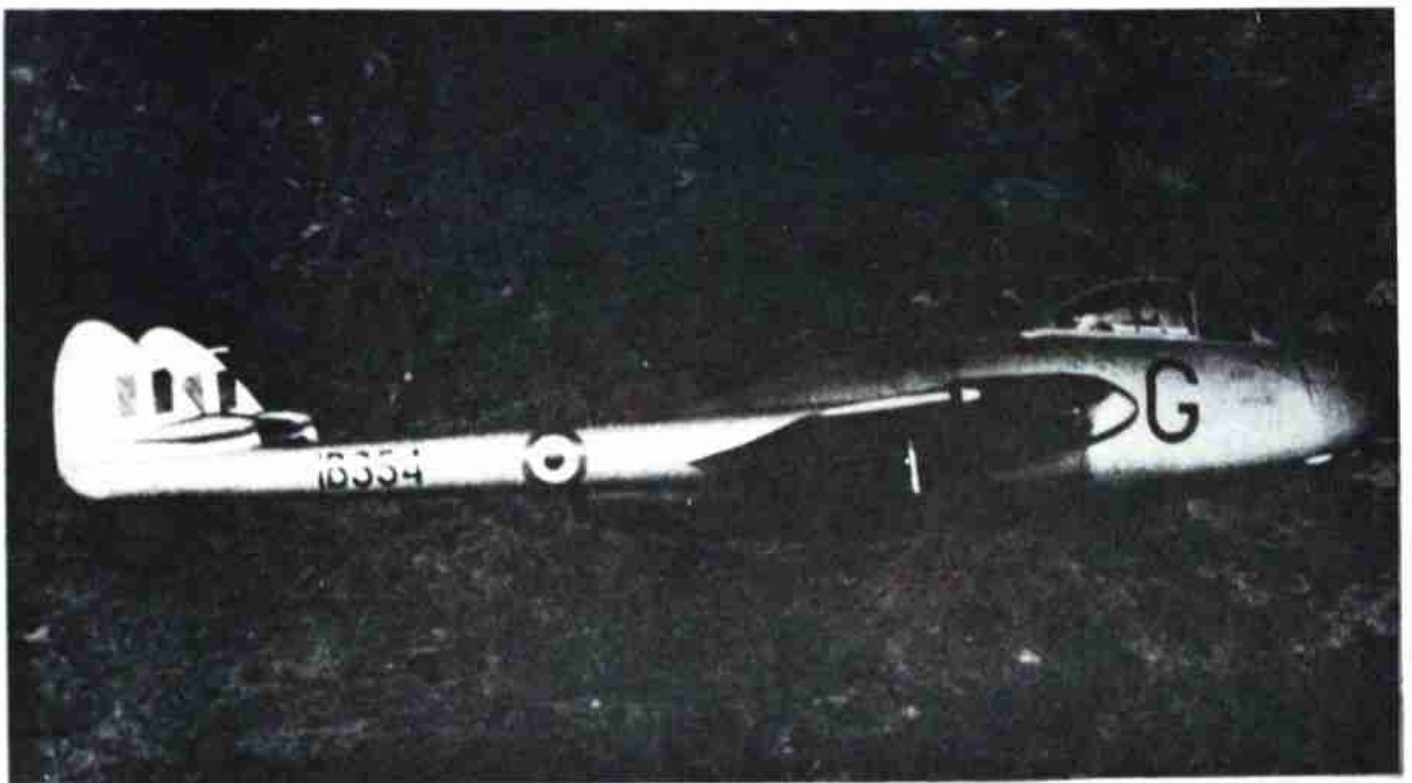
شمالی سیکٹر میں بری حملوں میں اضافے کی توقع کے پیشِ نظر ۲ ستمبر کو اسکواڈرن لیڈر وقار عظیم کے اسکواڈرن نمبر ۱۵ کے دس سیبر طیارے ماری پور سے سرگودھا منتقل کر دیئے گئے۔ اگلی صبح اسکواڈرن لیڈر راے۔ یو (نیچ) احمد کا اسکواڈرن بھی سرگودھا پہنچ گیا۔ ماری پور سے سرگودھا منتقل ہونے والے اسکواڈرن لیڈر ایس ایم رب کو ونگ آپریشن آفیسر کی ذمہ داری سونپ کر سرگودھا کے ونگ کمانڈر مسعود لے سکندر کی کمان میں ایک نئے ضربی عنصر کا اضافہ کر دیا گیا۔ اس طرح اب سرگودھا کے پاس چھ مکمل لڑاکا اسکواڈرن جمع ہو گئے۔ ان کے علاوہ ایک یا دو چھوٹے یونٹ بھی تھے۔ اس بھاری مجمع کے باوجود بحران کے دنوں

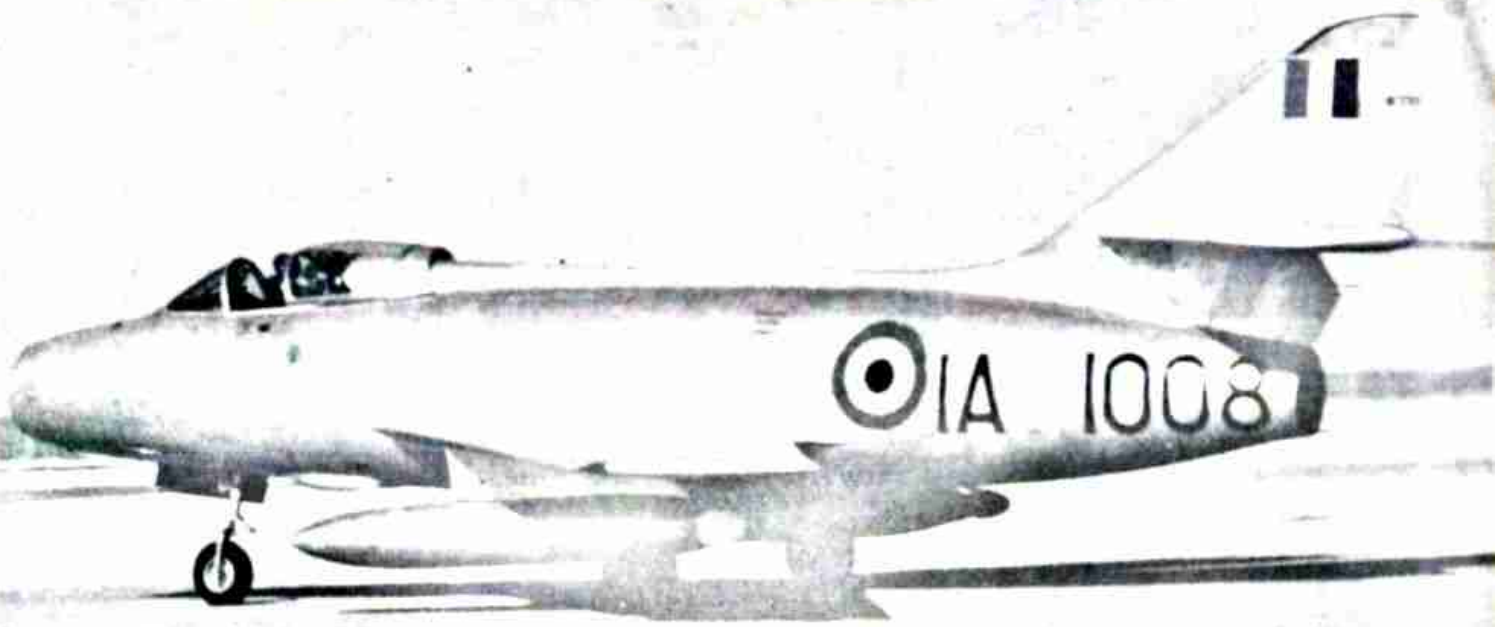
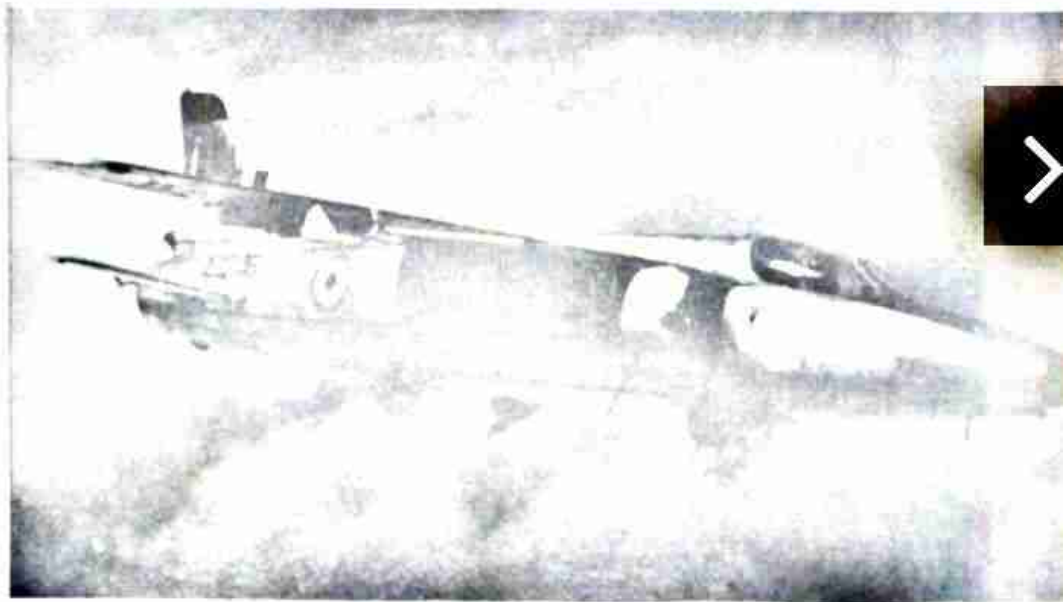
میں سرگودھا کی آپریشنل صلاحیت پر کوئی منفی اثر نہیں پڑا۔

اُس وقت پاک فضائیہ کے علم میں یہ بات نہیں آئی لیکن یکم ستمبر کے فضائی معرکے کے بعد انڈین ایئر فورس کے کمانڈر انچیف نے اپنی حربی قوت سے اوراگن اور ویمپائر طیارے ہٹانے کا فیصلہ کر لیا تھا کیونکہ یہ پرانی طرز کے طیارے پاک فضائیہ کے سیبر طیاروں کا سامنا کرنے کے قطعی اہل نہیں تھے۔ اس طرح ہندوستانی فضائیہ کی صفِ اول طاقت سے ۱۲۸ ویمپائر اور ۵۶ ڈاسولٹ اوراگن غائب ہو گئے اور اس کی مجموعی قوت میں تقریباً ۲۵ فیصد کی کمی واقع ہو گئی۔ ابھی یہ طے ہونا باقی تھا کہ پاک فضائیہ کے سیبر اپنے حقیقی حریف ہندوستان کے ہنٹر اور نیٹ کے مقابلے میں کتنے مؤثر ثابت ہوں گے۔

یہ بات بالکل واضح تھی کہ مقبوضہ کشمیر میں پاک فوج کی مسلسل پیش قدمی کے نتیجے میں جلد ہی مزید معرکے ہوں گے اور یہ طے کرنے کا موقع مل جائے گا کہ ہنٹر اور نیٹ کے مقابلے میں سیبر کیا کر سکتے ہیں۔ نئے فضائی معرکوں کا امکان محاذ کی ابتدائی صورتحال کے معائنے سے واپسی پر کمانڈر انچیف کے اس فیصلے سے بھی مزید بڑھ گیا کہ پاک فضائیہ کو بری افواج کی درخواست پر قریبی امداد بہم پہنچانا اور جتنا بھی ممکن ہو سکے زمینی حملوں کا سلسلہ جاری رکھنا چاہیئے۔ صرف اس شرط کے ساتھ کہ یہ حملے علاقہ جنگ تک ہی محدود رہیں۔

■■■

اور یہ حریف تھے

پاک اور ہند کے درمیان معرکہ آرائی کے پہلے دن یکم ستمبر کو ۴ عدد ویمپائر طیاروں کی تباہی کے بعد ہندوستانی فضائیہ نے یہ فرسودہ لڑاکا طیارے میدان جنگ سے ہٹا لیے۔ اندازے کے مطابق اس وقت تقریباً ۱۳۰ ویمپائر ہندوستانی فضائیہ کی خدمت پر مامور تھے

اے این ۱۲ کے علاوہ سوویت روس نے انڈین ایئر فورس کو ۲۹ عدد الیوشن۔ ۱۱-۱۴ پسٹن انجن والے ٹرانسپورٹ طیارے بھی ۱۹۶۰ کے بعد فراہم کئے۔ یہ طیارے صرف ڈگلس سی۔ ۴۷ پر مشتمل ٹرانسپورٹ ونگ کو بہتر بنانے کے لئے تھے۔ الیوشن ۱۹۷۰ء تک انڈین ایئر فورس کی خدمت کرتے رہے لیکن انڈین ایئر فورس نے سی۔ ۴۷ کو اس کے بعد بھی کافی عرصے تک خدمات پر مامور رکھا۔

۱۹۶۵ میں انڈین ایر فورس کے پاس ۸۰ عدد ڈوسالٹ میسٹر طیارے تھے جو ۱۹۵۰ کے عشرے میں بلاواسطہ طور پر حاصل کئے جانے والے ۱۰۰ طیاروں کا حصہ تھے۔ یہ طیارے ایف ۸۶ اور ہنٹر ہی کی بنیاد پر بنائے گئے تھے لیکن حربی معرکہ آرائی میں نسبتاً کم مؤثر تھے اس کی سب سے بڑی کمزوری اس کی سنٹریفیوگل۔ فلو ہسپانو سوئزا ورڈوں ٹربوجیٹ تھا، حالانکہ یہ سیبر کے جی ای۔ ۴۷ ٹربوجیٹ سے نسبتاً زیادہ طاقتور تھا

ہندوستانی فضائیہ کی حربی صف بندی میں ہندوستان ایئرکرافٹ لمیٹڈ (ہال) کے تیار کردہ ۸۰ عدد ہلکے لڑاکا نیٹ طیارے شامل تھے اس طرح پاک فضائیہ کے اندازے کے مطابق یہ ہندوستانی فضائیہ کی تقریباً ایک چوتھائی حربی قوت تھی نیٹ کی ایک غیر معمولی خوبی یہ بھی تھی کہ یہ طیارہ اپنے انڈر کیریج کی جزوی توسیع کو ایر بریک کے طور پر بھی استعمال کرتا ہے

سوویت یونین سے فوجی ساز و سامان کے حصول کے سلسلے میں انڈین ایئر فورس کو ۱۹۷۰ کے بعد ۴۴ عدد انتنوف اے این - ۱۲ - ٹربو پروپ ٹرانسپورٹ طیارے ملے ہمالیہ کے بلند و بالا علاقے میں فراہمیٔ رسد کے لئے استعمال ہونے والے یہ طیارے معمول کے مطابق حادثاتی نقصانات کے باوجود انڈین اسکواڈرن کے ساتھ اب بھی خدمت پر مامور ہیں۔

ٹکراؤ ۰ اور جبری مداخلت

اسی وقت جب ۱ ستمبر کو پاک آرمی نے جوڑیاں کے راستے سری نگر کے دروازے اکھنور کی سمت پیش قدمی شروع کی تو پاکستان اور ہندوستان کے درمیان باقاعدہ جنگ کی حالت قائم نہیں ہوئی تھی اور بری فوج کی سرگرمیاں کشمیر میں جنگ بندی لائن کے آگے نہیں بڑھ پائیں تھیں۔ اکھنور کے فوجی جائزے کے لئے دو مسلح سیبر اور معمول کے مطابق ایک ایف ۱۰۴ اسٹار فائیٹر نے صبح ساڑھے پانچ بجے پرواز سے اس دن پاک فضائیہ کی سرگرمیوں کا آغاز کیا۔ دریائے توی کو عبور کرتے وقت پاک آرمی کے ساتویں ڈویژن کی طرف سے فوجی گاڑیوں کے لئے فضائی تحفظ کی درخواست کے ساتھ ہی روشنی پھیلنے سے پہلے ماری پور اور پشاور کو بھی ہوشیار کر دیا گیا تھا۔

پشاور کے گشتی طیاروں کی ایک ذمہ داری سری نگر پر انڈین ایرفورس کی سرگرمیوں پر نظر رکھنا بھی تھی۔ یہی وہ اڈہ تھا جہاں سے نیچی پرواز کرتے ہوئے ہندوستانی پشاور پر حملہ کر سکتے تھے گشت کرنے والوں نے اس موقع پر صرف ایک کینبرا ایک ٹرانسپورٹ طیارے کی موجودگی اور بارہ مولا کے قریب دس بارہ ٹینکوں کی نقل و حرکت سے آگاہ کیا۔

پہلی پرواز کے ایک گھنٹے بعد سرگودھا سے روانہ ہونے والی دوسری حربی گشتی پرواز سائیڈ ونڈر سے لیس دو سیبر اور معمول کے مطابق ایک ایف-۸۶ ایڈ پر مشتمل تھی۔ سیبر طیاروں کو فلائٹ لیفٹیننٹ (بعد میں اسکواڈرن لیڈر) یوسف خان اپنے نمبر ۲ فلائنگ آفیسر بٹ کے ساتھ اڑا رہے تھے۔ یہ گشتی پرواز چھمب کے علاقے کے لئے تھی ابھی انہیں اپنے علاقے پر گشت کرتے تھوڑا وقت ہی گذرا تھا کہ سکیسر کے گراؤنڈ کنٹرول انٹرسیپشن (جی سی آئی) نے بتایا کہ تقریباً چار نامعلوم ساخت کے جیٹ طیارے ۳۰ ہزار فٹ کی بلندی پر موجود ہیں۔ سیبر طیاروں کو انکی طرف جانے کی ہدایت کرتے ہوئے کہا گیا کہ اپنی کم تعداد یعنی دو کے مقابلے میں ایک ہونے کے باوجود انہیں روکنے کی کوشش کرو۔ سیبر طیارے ان سے کوئی رابطہ قائم نہیں کر سکے لیکن ہندوستانی فضائیہ کے چار نیٹ طیارے ان کی طرف بڑھتے نظر آئے جو مختلف سمت سے آ رہے تھے۔ فلائٹ لیفٹیننٹ یوسف خان اس کو بیان کرتے ہوئے کہتے ہیں۔

"میں نے آرٹی پر اپنے نمبر دو سے کہا ٹینک (فاضل ایندھن کے ٹینک جو معرکے سے پہلے طیارے کا وزن کم کرنے کے لئے عام طور پر گرا دیئے جاتے ہیں) گرا دو اور میں نے اپنے سیبر کو بلند کرتے ہوئے نیٹ کی سمت رخ بدلنا شروع کر دیا میرے ونگ مین کا ایک ٹینک جھولنے لگا اور جب وہ کاک پٹ کے اندر اس مشکل پر قابو پانے میں مصروف تھا اس سے میرا رابطہ ٹوٹ گیا اس لئے میں نے اس سے کہا یہاں سے نکل جاؤ اس کے ساتھ ہی مجھے اپنے میزائل کا سر ملنے لگا۔ اس کا مطلب یہ تھا کہ میزائل اپنے ہدف سے ربط کی حالت میں آچکا ہے لیکن جیسے ہی میں نے اپنے جی آر-۸ سے وار کرنا چاہا میرے طیارے کو جھٹکے لگنا شروع ہو گئے۔ میں نے پلٹ کر دیکھا تو دو نیٹ طیارے میرے پیچھے موجود تھے اور جیسے ہی ان میں سے ایک تیزی سے میرے اوپر سے گذرا میں اسکے پیچھے جھپٹ پڑا مگر وہ راستہ بدل کر نکل گیا۔"

فلائٹ لیفٹیننٹ خان کے سیبر کا کنٹرول ٹھیک طرح کام نہیں کر رہا تھا اس لئے کہ ان کے طیارے کے عقبی حصے پر ناٹ کی ۳۰ ایم ایم والی توپ کے شدید دھماکہ خیز گولوں کی ضرب لگی تھی۔ سیبر کو پہنچنے والے اس نقصان کے باوجود انہوں نے سطح زمین سے پندرہ سو فٹ یا اس سے بھی کم بلندی پر آتے ہوئے معرکہ جاری رکھا خوش قسمتی سے میدان کے بالکل قریب تھی لیکن پہلے والے چار نیٹ طیاروں کے ساتھ مزید دو نیٹ اور آملے تھے اور وہ چھ طیاروں کے خلاف تنہا معرکے میں ڈٹے ہوئے تھے کہ ان کے نمبر ۲ نے اس

میں شرکت کے لئے واپس آنا شروع کیا ۔ فلائٹ لیفٹیننٹ خان نے اس اسٹار فائٹر کو غوطہ لگاتے دیکھا جسے فلائنگ آفیسر عباس گشتی پرواز کے تیسرے رکن کی حیثیت سے اڑا رہے تھے اسٹار فائٹر نے آواز سے بھی زیادہ تیز رفتار کے ساتھ ۳۵ ہزار فٹ کی بلندی سے معرکے میں الجھے ہوئے طیاروں کے درمیان غوطہ لگایا ۔ ایف ۔ ۱۰۴ کو ایک اور مخالف کے ناکام تعاقب کے بعد سکیپر کنٹرول نے معرکے کی سمت جھپٹ پڑنے کی ہدایت کی تھی اس کے چند تیز رفتار ریکر دو نیٹ طیاروں کو بھگانے کے لئے کافی ثابت ہوئے بقیہ نیٹ طیارے سیبر طیاروں سے اس وقت تک ڈاگ فائٹ میں الجھے رہے جب تک کہ وہ سیبر کی جوڑی کے درمیان سینڈوچ نہ ہو گئے اور مصیبت کو سر پہ دیکھ کر انہوں نے زمین کی طرف غوطہ لگایا اور بھاگ کھڑے ہوئے ۔ آخر تک بے خوف و خطر معرکے میں ڈٹے رہنے والے فلائٹ لیفٹیننٹ خان نے اپنے حریفوں کا تعاقب کرنے کی کوشش کی لیکن جلد ہی معلوم ہو گیا کہ ان کا طیارہ ۳۵۰ نیٹ کی رفتار سے زیادہ تیز نہیں جا سکتا ۔ طیارے کے انجن کی آر پی ایم کی گردش پر برا اثر پڑا تھا اور وہ اس کے بعد صرف یہ کر سکتے تھے کہ اپنے زخمی طیارے کو تھپکیاں دیتے ہوئے سو میل واپس پیچھے اڈے پر لے آئیں ۔ ان کے پاس ایندھن بھی آخری حد پر تھا وہ ریڈیو اور دوست دشمن کی شناخت کے خصوصی آلات سے محروم ہو چکے تھے انہوں نے اپنے نمبر ۲ کو آگے روانہ کیا اور سرگودھا واپس آئے ۔ یہاں پہنچ کر انہیں معلوم ہوا کہ ان کے طیارے کے

۳ ستمبر ۱۹۶۵ کو پاک فضائیہ اور انڈین ایئر فورس کے درمیان پہلے فضائی معرکوں میں سے ایک میں فلائٹ لیفٹیننٹ یوسف علی خان کے ایف ۔ ۸۶ کو ڈاگ فائٹ کے دوران ایک نیٹ طیارے کے ۳۰ ایم ایم کے شدید دھماکہ خیز شیل کی ضرب لگی ۔ پورٹ ایلیویٹر عقبی نیوز ریج اور ونگ کو شدید نقصان پہنچانے کے باوجود پاک فضائیہ کا سیبر آخر کار مرمت کے لئے سرگودھا پر اترنے میں کامیاب ہو گیا ۔

بائیں پہیئے کے کھلنے کا اشارہ نہیں مل رہا ہے اور یہ پہیہ پھنس گیا ہے طیارے میں بریک کا دباؤ بھی ختم ہو چکا تھا فلائٹ لیفٹیننٹ خان بتاتے ہیں کہ

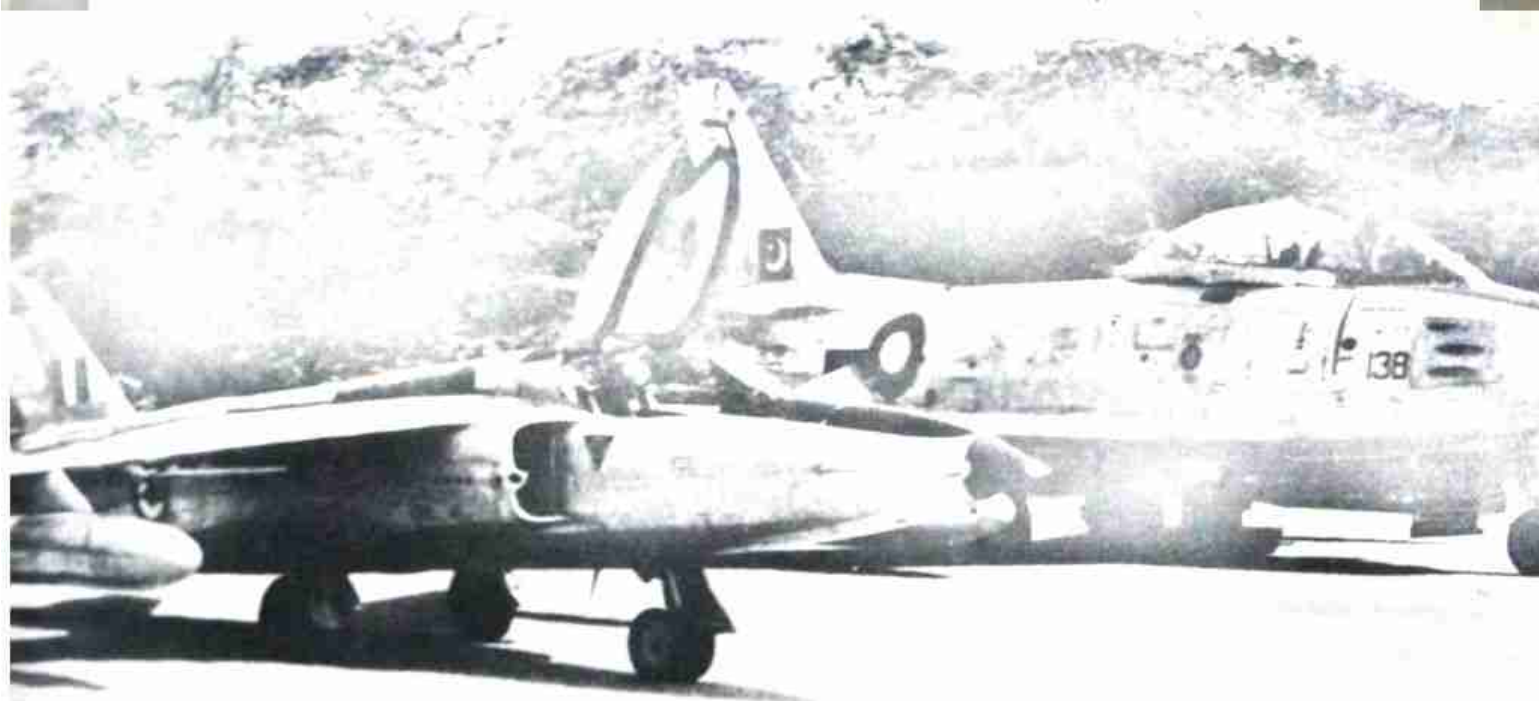
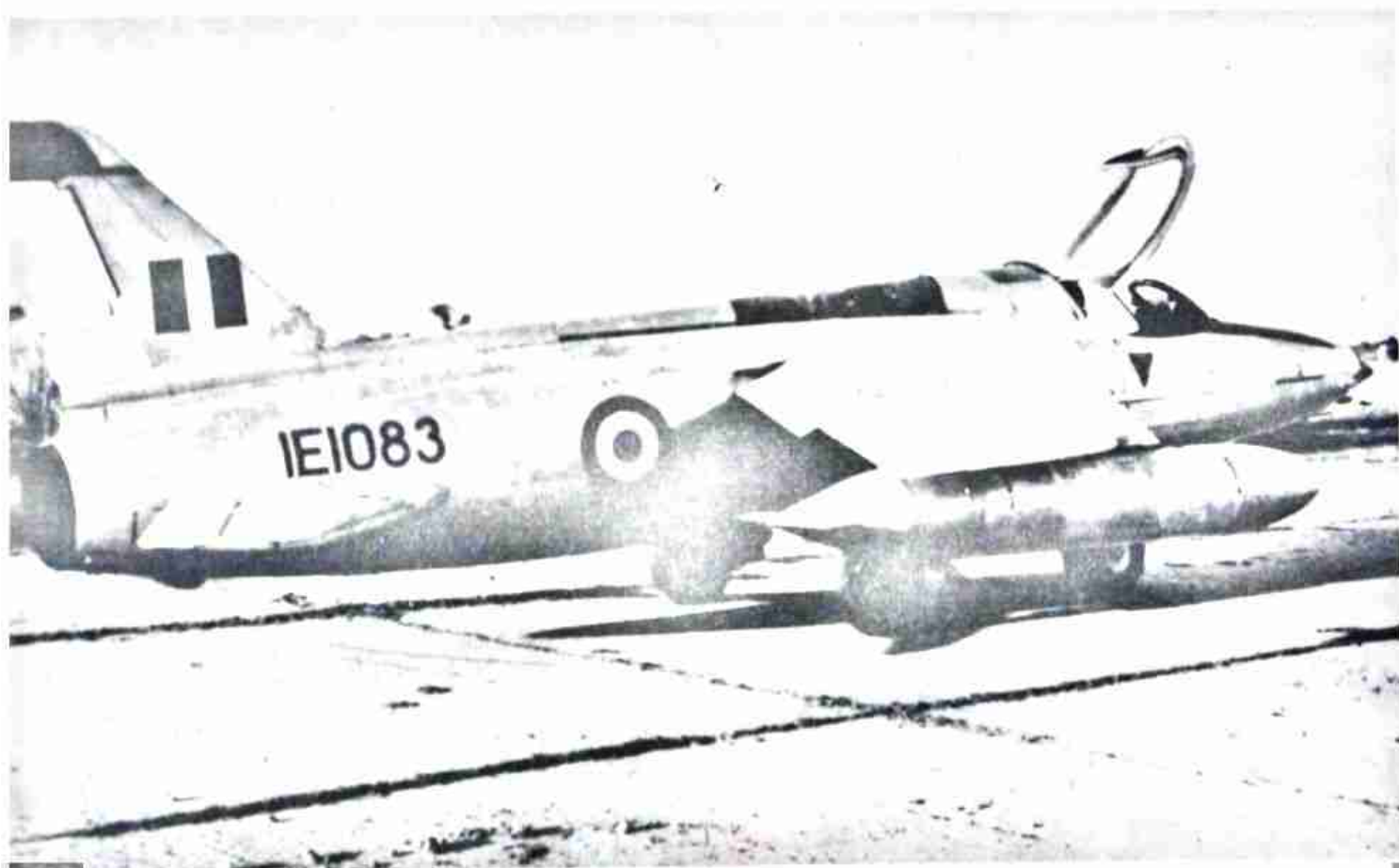
"میں نے اڈے کے اوپر سے اڑتے ہوئے اپنے طیارے کے بازوؤں کو ہوا میں لہرا کر اترنے کے لئے ضروری احتیاط کا اشارہ کیا میرے پاس بریک تو تھے نہیں اس لئے میرا طیارہ رن وے کے آخری سرے پر حادثاتی حد تک بھاگتا چلا گیا لیکن مزید کوئی نقصان نہیں ہوا۔ طیارے کو پہلے ہی بہت نقصان پہنچ چکا تھا۔ بازوؤں کے اوپر کا بڑا حصہ، رڈر اور بائیں طرف کا ایلیوٹیر غائب تھا ایک شیل ایئر بریک کے پیچھے فیوزیلج میں گھستا ہوا انجن ٹربائین کے قریب آٹھ انچ کا سوراخ کر کے نکل گیا تھا"

فلائٹ لیفٹیننٹ خان کے سیبر کو لگنے والی سب سے غیر معمولی ضرب ایک ۳۰ ایم ایم کا شیل تھا جو ایک سائیڈ ونڈر میزائل کے اندر شیل پائپ تک گھس کر ۵ فٹ دو انچ طویل جی آر۔ ۸ کے عین وسط میں پھنسا تھا میزائل کا سامنے کا حصہ جس میں وار ہیڈ اور میزائل کو نشانے تک پہنچانے والے حساس آلات نصب تھے شیل کی ضرب سے اڑ گئے تھے (بعد میں مل گئے) اس کے ساتھ ہی ۳۰ ایم ایم کے شیل کے ہزاروں اسپلنٹر طیارے کے بازوؤں میں پیوست ہو گئے تھے جس کی وجہ سے طیارے کا انڈر کریج ہائیڈرولک سسٹم ناکارہ ہو گیا تھا۔

اس سنگین نقصان کے باوجود پاک فضائیہ کے دیکھ بھال اور مرمت والے شعبے کے انچارج اسکواڈرن لیڈر ایم وحید اللہ اور انجینئرنگ اسکواڈرن کی کمان کرنے والے اسکواڈرن لیڈر آئی اے قاضی کی نگرانی میں اس سیبر کی جلد مرمت کر کے اسے دوبارہ عملی سرگرمیوں کے لئے بھیج دیا گیا اور اس طرح فلائٹ لیفٹیننٹ خان کی کاوشس میں ہاتھ بٹا کر پاک فضائیہ کے مینٹیننس عملے نے پاکستان ایئر فورس کے ایک سیبر کی تباہی کے آل انڈیا ریڈیو کے اس دعویٰ کی تردید کر دی جس کی بنا پر انڈین ایئر فورس کے اسکواڈرن لیڈر ٹریور کیلور کو ویر چکر عطا کیا گیا۔

لیکن اس معرکے کے تسلسل میں ہونے والے ایک اور واقعہ نے یقیناً ہندوستانی فضائیہ کے حوصلے پر اثر ڈالا ہوگا۔ ایک اور ایف - ۱۰۴ جسے فلائٹ لیفٹیننٹ حکیم اللہ اڑا رہے تھے سیکٹر کی ہدایت پر اس معرکے میں مدد کے لئے بھیجا گیا۔ مگر معرکہ ختم ہو چکا تھا۔ حکیم اللہ اپنے اسٹار فائٹر کو میک ۱۰۴ کی رفتار پر چلا رہے تھے انہوں نے سیکٹر سے کہا تھا کہ جیسے ہی میں معرکے سے پانچ میل پر پہنچ جاؤں مجھے مطلع کر دیا جائے تاکہ مجھے اپنی رفتار کم کرنے کا کافی وقت مل جائے۔ عین اس وقت انڈین ایئر فورس کا ایک نیٹ طیارہ حکیم اللہ کے سامنے آگیا۔ نیٹ کا پائلٹ سوچ رہا ہوگا کہ وہ ایک ایف - ۱۰۴ سے تو بچ نکلا اب دوسرا سامنے آگیا۔

نیٹ طیارہ پاک فضائیہ کے غیر مستقل ہوائی اڈے پسرور کے اوپر پانچ سے چھ ہزار فٹ کی بلندی پر اڑ رہا تھا۔ یہ علاقہ سیالکوٹ کے جنوب میں ہندوستان کی سرحد کے قریب واقع ہے نیٹ کے پائلٹ نے ہتھیار ڈالنے کا اشارہ کرتے ہوئے اپنے انڈر کریج جھکا دیئے اور پیراشوٹ کی مدد سے طیارہ صحیح سالم اتار لیا حکیم اللہ تقریباً بیس منٹ تک اس کے اوپر اس وقت تک چکر لگاتے رہے جب تک کہ نیٹ کے پائلٹ کو پاکستانی فوج کے دستوں نے پکڑ نہیں لیا۔ تحقیقات کے بعد پتہ چلا کہ نیٹ کا پائلٹ انڈین ایئر فورس کے نیٹ اسکواڈرن کا کمان افسر اسکواڈرن لیڈر برج پال سنگھ سکند تھا۔ وہ ہلواڑہ سے اڑا تھا جہاں وہ گذشتہ شام انبالہ سے پہنچا تھا پٹھانکوٹ پر دوبارہ ایندھن لینے کے بعد اس کے چھ طیاروں کی فارمیشن کو چھمب کے علاقے میں ہندوستانی فوج کی مدد کے لئے بھیجا گیا تھا۔ لیکن تعداد میں کم

اپنے ونگ ٹپ پر سائیڈ ونڈر میزائلوں کو لئے ہوئے اسکواڈرن نمبر ۹ کے میک - ۲ اسٹار فائٹر طیارے جس کی مداخلت کار صلاحیت کا اعتراف کرتے ہوئے انڈین ایئر فورس اسے "بدمعاش" کے نام سے یاد کرتی تھی۔

IE1083
138

ہتھیار ڈال کر پسرور کے ہوائی اڈے پر اترنے والا نیٹ طیارہ جواب بھی پاک فضائیہ کے پشاور میوزیم میں محفوظ ہے۔ اس کے ساتھ ہی ایک نسبتاً موثر قد و قامت والا سیبر کھڑا ہے جس نے نشانہ بازی کے مشکل حالات میں بھی موثر کارکردگی کا مظاہرہ کیا۔

اسکواڈرن لیڈر رئیس اے حاتمی ستارۂ جرأت سے نیٹ کے پائلٹ برج پال سنگھ نے شرط لگائی کہ کوئی پاکستانی نیٹ کو نہیں گرا سکتا۔ حاتمی نے انڈین ایرفورس کے اسکواڈرن کمانڈر سے شرط جیت لی اور ہندوستانی پائلٹ جنگی قیدی کی حیثیت سے شرط کی رقم ادا کرنے کا دائن رہا۔

ہونے کے باوجود پاک فضائیہ کے ہوا بازوں نے نیٹ اسکواڈرن کی اس کوشش کو ناکام بنا دیا۔ اس کے بعد انڈین ایرفورس کے نیٹ کے پائلٹ نے دعویٰ کیا اس کا ہیڈیو ڈیکپاس ناکارہ ہو گیا تھا اور اس کی ۳۰ ایم ایم کی دونوں توپیں جام ہو گئیں تھیں۔ اس ہندوستانی قیدی نے جسے انڈین ایرفورس نے حراست کے دوران ہی برطرف کر دیا تھا۔ ان پاکستانی ہوا بازوں سے شرط لگائی جو پسرور سے اس طیارے کو لے جانے کے لئے متعین کئے گئے تھے اسکواڈرن لیڈر برج پال سنگھ نے دعویٰ کیا کہ پاکستانی پائلٹ طیارے کو اڑانا تو درکنار اسے اسٹارٹ بھی نہیں کر سکیں گے۔ لیکن برج پال سنگھ کو یہ علم نہیں تھا کہ پاک فضائیہ کے اسکواڈرن لیڈر رائیس اے حاتمی رائل ایرفورس کے ساتھ نیٹ پر طویل تربیتی پرواز کر چکے ہیں۔ برطانوی نیٹ کے مقابلے میں ہندوستان ایرکرافٹ لمیٹڈ کے تیار کردہ نیٹ فائٹر میں بہت کم فرق تھا اور اس پر قابو پانا اسکواڈرن لیڈر حاتمی کے لئے کوئی مسئلہ نہیں تھا۔

پسرور پر اترنے کے تین دن بعد جب نیٹ طیارہ چھ سیبر طیاروں کی حفاظت میں سرگودھا پہنچا تو اس کا بڑی مسرت سے استقبال کیا گیا۔ نیٹ کی حربی صلاحیت کا اندازہ تو جنگ کے بعد ہی ممکن ہو سکا مگر اس کے بہت سے راز جلد ہی عیاں ہو گئے یہ رخ موڑتے وقت سیبر کے مقابلے میں نسبتاً کم دائرہ بنانے والا چھوٹا مگر موثر طیارہ ثابت ہوا۔ جہاں تک اس کے "سیبر شکن" ہونے کا دعویٰ تھا، حقیقت تو یہ ہے کہ ہندوستانی اس بارے میں خود اپنے ہی پروپیگنڈے کا شکار رہے۔ پاک فضائیہ کی نظر میں نیٹ طیارہ ہنٹر کے مقابلے میں کم اہمیت کا حامل تھا۔ پاک فضائیہ یہ بھی یقین کرنے کو تیار نہیں کہ پوری جنگ کے دوران کسی ایک بھی سیبر کو نیٹ سے زیر کیا گیا ہو۔ ہندوستانی فضائیہ کے مقابلے میں پاک فضائیہ کے عزم اور حوصلہ کی علامت کے طور پر اب یہ نیٹ نمبر ۱۰۸۳ سرگودھا میں رکھا ہوا ہے۔ اور جب گرفتاری کے فوراً بعد اس کی توپوں کا معائنہ کیا گیا تو وہ بالکل ٹھیک کام کر رہی تھیں۔

جب یہ واقعات سے بھرپور دن (۳ ستمبر) ختم ہوا تو پاک فضائیہ ۲۰ گشتی پروازیں مکمل کر چکی تھی ان میں سے ۱۵ سرگودھا سے اور ۵ پشاور سے ہوئی تھیں لیکن علاقہ جنگ میں، باوجود کوشش کے دشمن سے کوئی رابطہ قائم نہ ہو سکا حالانکہ ہندوستانی معرکوں سے بچنے کی کوشش کر رہے تھے لیکن کمانڈر انچیف نے محسوس کیا کہ پاک فضائیہ کی حکمت عملی کا از سر نو تجزیہ مناسب رہے گا اس مقصد کے لئے وہ ایر ہیڈ کوارٹر سے اپنے چند سینئر افسروں کو لے کر سرگودھا پہنچے۔ اسٹیشن کمانڈر گروپ کیپٹن (حال ایئر کموڈور) ایم ظفر مسعود اور دوسرے چند تجربہ کار اسکواڈرن پائلٹوں سے تبادلۂ خیال کے بعد کمانڈر انچیف نے فیصلہ کیا کہ انڈین ایرفورس کی بڑی فارمیشن کے چیلنج کے پیش نظر گشتی پروازیں دوگنی کر دی جائیں۔ یہ بھی فیصلہ کیا گیا کہ گشتی پرواز پر جانے والے چاروں سیبر طیارے ۲۵ سے ۳۰ ہزار فٹ کی بلندی پر پرواز کر رہے ہوں تو ان کی پرواز کے دس منٹ بعد فضا میں بلند ہونے والے دو ایف ۱۰۴ نچلی سطح پر پرواز کریں تاکہ ہندوستانی راڈار کی زد سے باہر رہیں اور جیسے ہی کوئی معرکہ شروع ہو تو اچانک اس میں شرکت کے لئے تیار رہیں۔ عملی طور پر یہ طریقہ کار کوئی زیادہ کامیاب ثابت نہ ہوا لیکن اس کی مدد سے پاک فضائیہ کو عددی برتری والے حریف سے بہتر معرکہ آرائی کا موقع مل گیا۔ خیال یہ تھا کہ جیسے ہی ہندوستانی فضائیہ کے ہنٹر معرکے میں الجھ جائیں سیبر وہاں سے ہٹ کر ایف ۱۰۴ کے لئے میدان صاف کر دیں۔ اس طرح کی گشتی پروازیں ۴ ستمبر کو اس مرحلے پر شروع کی گئیں جب پاک آرمی نے ہندوستانی مقبوضہ کشمیر میں دشمن کو پیچھے دھکیلتے ہوئے جوڑیاں کے مضافات پر پیش قدمی شروع کی لیکن نظریئے کے تحت معرکہ آرائی کے لئے ہندوستانی فضائیہ کے تعاون کی کمی تھی کیونکہ اس مرحلے پر سرحد کے قریب شمالی علاقوں میں واقع اگلی صف کے ہوائی اڈوں پر کھڑے ہوئے تقریباً ڈیڑھ سو ہندوستانی طیاروں کی طرف سے کسی ردعمل کا اظہار نہیں کیا گیا اور نہ ہی اس مرحلے پر پاک فضائیہ کے طیاروں کو مداخلت کرنے والے ہندوستانی طیاروں کا پیچھا کرتے ہوئے ہندوستانی سرحد

میں جانے کی اجازت تھی ۔

پاک فضائیہ کو اس مدت کی "مصنوعی جنگ" کا ایک فائدہ یہ ہوا کہ اسے سانس لینے کی جگہ مل گئی ۔ اور اس نے کمانڈ سے متعلق مسائل اور دباؤ کا مقابلہ کرنے کے لئے اپنے منصوبے میں ضروری تبدیلیاں کر لیں ۔ ناکافی گنجائش کی وجہ سے ایئر ہیڈ کوارٹر اسٹاف راولپنڈی اور ایئر ہیڈ کوارٹر کے درمیان کچھ تقسیم کار موجود تھا ۔ اے سی اے ایس آپریشنز اور اے او سی ایئر ڈیفنس کے درمیان تقسیم کار کی پوری طرح وضاحت نہیں کی گئی تھی لیکن اس مسئلے کا حل کمانڈر انچیف کے اس فیصلے سے کر دیا گیا کہ پاک فضائیہ کے ایئر ڈیفنس اسٹاف کو گراؤنڈ کنٹرول انٹرسیپشن سنٹر میں سکیسر منتقل کر دیا جائے وہ سکیسر راڈار پر نمودار ہونے والی فضائی صورت حال کی روشنی میں ایئر کموڈور مسرور حسین کے بلاواسطہ تجزیئے کے ساتھ انہیں اپنی صلاحیتوں کا بھرپور استعمال کرنے کا موقع مل گیا ۔ اس طرح وہ دفاعی کارروائیوں پر متعین افراد کو حکمت عملی کے لئے فوری ہدایات دینے کے قابل ہو گئے ۔

کمانڈر انچیف کی دوسری تشویش شمال اور جنوب کے لئے سکیسر اور بدین میں نصب پیشگی اطلاع دینے اور کنٹرول راڈار تنصیبات کے نازک محل وقوع کے بارے میں تھی یہ دونوں ہندوستان کی سرحد کے قریب واقع تھے ان کے آلات پلاسٹک کے گنبد کے اندر رکھے تھے اور یہ گنبد تیس چالیس میل دور سے صاف نظر آتے تھے انہیں پوشیدہ کرنا بھی ممکن نہیں تھا یہ تنصیبات آسانی سے ہندوستانی حملوں کا نشانہ بن سکتی تھیں ۔ اور ان کا نقصان بڑا سنگین مسئلہ ہوتا اس لئے کہ متبادل ساز و سامان بھی موجود نہیں تھا ان تنصیبات کے دفاع کے لئے ۱۶ عدد طیارہ شکن توپوں کی ایک بیٹری موجود تھی لیکن یہ بھی نیچی پرواز والے دشمن کے طیاروں کے اچانک حملوں کے سامنے بے بس ہو سکتی تھی ۔ دفاعی انتظامات میں کچھ تبدیلیوں اور گشتی پرواز میں اضافے کے باوجود بعد کے واقعات نے ان خدشات کو صحیح ثابت کر دیا ۔ حقیقت تو یہ ہے کہ پاک فضائیہ کی منصوبہ بندی کی مشقوں کے دوران یہ فرض کر لیا گیا تھا کہ ساری کارروائی ان تنصیبات کی مدد کے بغیر کی جائے گی لیکن یہ تنصیبات کسی نہ کسی طرح پوری جنگ کے دوران سرگرم عمل رہیں ۔

۴ ستمبر کو فضائی دفاع کے لئے ہونے والی ۲۲ پروازوں کے علاوہ جن میں ۴ کے علاوہ سب ہی سرگودھا سے تھیں پاک فضائیہ نے جوڑیاں اور اکھنور کے قرب و جوار میں ہندوستانی بری فوج کے خلاف زمینی حملوں کے لئے ۱۲ پروازیں کیں ۔ جموں کے علاقہ میں فلائٹ لیفٹیننٹ جیلانی کے ہمراہ ایک نیچی پرواز کے دوران اسکواڈرن لیڈر عالم کی کنوپی زمینی گولہ باری سے اڑ گئی لیکن اس کے باوجود وہ اپنے ٹوٹے ہوئے طیارے کو سرگودھا پہنچانے سے پہلے دشمن کے توپ خانے پر گولیاں برساتے رہے ۔ اسکواڈرن نمبر ۱۵ کے کمانڈر اسکواڈرن لیڈر راشد کی قیادت میں اسی طرح کی ایک اور کارروائی کے دوران جس میں چار اسٹار فائٹر ایف ۔ ۱۰۴ حفاظت کے لئے اوپر موجود تھے قسمت نے ساتھ نہ دیا اور جھڑپوں کے آغاز کے بعد پاک فضائیہ کو اپنے پہلے نقصان کا سامنا کرنا پڑا ۔

راکٹوں سے لیس چار چار سیبر طیاروں پر مشتمل دو سیکشن اور اس کے بعد میانوالی سے مسلح مزید چار طیاروں نے اکھنور سے جوڑیاں کے راستے پر ہندوستانی فوجی گاڑیوں کا ایک طویل قافلہ دیکھا اور ۲۶ ٹرک تباہ کر دیئے اور جب تک اسکواڈرن لیڈر ایم ڈی احمد کی قیادت میں تیسری فلائٹ موقع واردات پر پہنچی تو نشانے کے لئے وہاں کچھ باقی ہی نہیں بچا تھا اور جب یہ سیکشن کسی متبادل ہدف کی تلاش میں چکر لگا رہا تھا تو اکھنور کے پل سے انہیں جوڑیاں کے اوپر طیارہ شکن توپوں کی شدید فائرنگ کا سامنا ہو گیا لیکن انہوں نے جموں کے جنوب میں اس مقام پر حملہ کر دیا جو ایک فیلڈ ہیڈ کوارٹر معلوم ہوتا تھا ۔

فضائی مخالفت کا کہیں نام و نشان بھی نہ تھا لیکن جب یہ طیارے نیچی سطح پر وہاں سے نکل رہے تھے تو سیکشن کے آخری رکن ناصر محمود بٹ کے طیارے پر ضرب لگی اور وہ ایجیکٹ کرنے پر مجبور ہو گئے ۔ اس علاقے میں انڈین ایئر فورس کے کوئی طیارے دیکھے ہی نہیں گئے اس لئے یہ خیال تھا کہ سیبر طیارہ پاک آرمی کی طیارہ شکن گولہ باری کا شکار ہوا ہے ۔ لیکن جنگ کے بعد معلوم ہوا کہ اس علاقے میں تقریباً ایسے ہی اوقات میں فلائٹ لیفٹیننٹ ورندا سنگھ پٹھانیا کو ایک سیبر تباہ کرنے کا اعزاز عطا ہوا ہے ۔ ہندوستانیوں نے دوسرا سیبر تباہ کرنے کا بھی دعویٰ کیا لیکن پاک فضائیہ کے ریکارڈ میں ایسے کسی نقصان کا تذکرہ ہی نہیں ہے ۔

۱۹۶۵ کی فضائی کارروائیوں میں ایئر کموڈور سردار حسین نے اہم کردار ادا کیا جو وسطی سیکٹر کے مرکزی راڈار سینٹر سکیسر کے عملے کے سربراہ تھے۔ ایئر کموڈور سردار حسین ۱۹۶۵ کی جنگ کے فوراً بعد سرگودھا کے ہوائی اڈے پر کمانڈر انچیف اور صدر ایوب خان کے ساتھ۔

۱۹۶۵ کی جنگ میں پاک فضائیہ کی فہرست میں حربی جائزے کے لئے اسکواڈرن نمبر ۲۴ کے ۵ عدد لاک ہیڈ آر بی ۔ ۳۳ بھی سرگودھا پر تعینات تھے ان سست رفتار اور فرسودہ طیاروں نے اہداف کا جائزہ لینے کیلئے ۹۰ پرخطر کارروائیاں کیں اور اکثر کسی محافظ کے بغیر ہی سرگرمی میں حصہ لیا۔

انڈین ایئر فورس کے ہلکے نیٹ طیارے کو پاک فضائیہ ایک چھوٹا مگر نسبتاً موثر طیارہ قرار دیتی تھی حالانکہ اپنے کم تر کارکردگی اور سیبر کے مقابلے میں نسبتاً دائرہ کے اندر کم تر گردش کا حامل تھا انڈین ایئر فورس کے نیٹ طیاروں کا یہ دستہ کشمیر میں سری نگر ائیرپورٹ پر نظر آرہا ہے۔

بری فوج کی طیارہ شکن توپوں کے عملے کے لئے اپنے اور دشمن کے طیاروں کی شناخت ایک مشکل مسئلہ تھا اس لئے کہ معرکے میں شریک دونوں حریف نہ صرف ایک ہی شباہت والے سیبر اور ہنٹر طیارے بلکہ ایک ہی طرز کینبرا بمبار استعمال کر رہے تھے اس سلسلے میں پاک آرمی کے دستوں کو قصور وار نہیں ٹھہرایا جاسکتا اس لئے کہ ان سے اب تک یہی کہا جاتا رہا تھا کہ سر کے اوپر نظر آنے والا کوئی بھی طیارہ تمہارا دشمن ہی ہوگا لیکن جنگ میں رونما ہونے والے تمام حادثات میں خود اپنے ہی دوستوں کے ہاتھوں گرایا جانا سب سے زیادہ المناک سانحہ ہوتا ہے ۔

۴ ستمبر ہی کی کارروائی کے دوران پہلی بار یہ اطلاع ملی کہ ہندوستانی فضائیہ کے مگ - ۲۱ سرگرم ہو گئے ہیں ۔ ان طیاروں کی شناخت سکیسر کے جی سی آئی نے ان کی پرواز کی رفتار سے کی تھی ۔ مگ - ۲۱ سے نہ تو کوئی سامنا ہوا اور نہ ہی ان سیبر سے رابطے کی کوئی کوشش جن کا راستہ مگ - ۲۱ روکنا چاہتے تھے ۔ مگر مگ - ۲۱ کی رفتار اور کاوش سے اندازہ لگایا گیا کہ وہ پٹھانکوٹ کے اڈے سے کارروائی کے لئے آئے تھے ۔

خیال ہے کہ ہندوستانی فضائیہ نے جوڑیاں کے اطراف بری جنگ میں مداخلت کے لئے ۲۴ سے ۳۰ طیارے بھیجے تھے لیکن پاک فضائیہ کے ۱۲ سے ۱۶ طیاروں کے گشت نے ہندوستانی فضائیہ کو پاک آرمی پر حملہ کرنے سے موثر انداز میں روک دیا ۔

۴ ستمبر ہی کو پاک فضائیہ کی دیگر سرگرمیوں میں پاک آرمی کی درخواست پر فوجی پوزیشن کی تصاویر حاصل کرنے کے لئے لاک ہیڈ آر ٹی - ۳۳ کی دو کامیاب پروازیں بھی شامل ہیں یہ بھی سرگودھا ہی کی پروازیں تھیں جن کی کمان اسکواڈرن لیڈر ایم ایم احمد کر رہے تھے ۔ حالانکہ آر ٹی - ۳۳ تربیتی طیارے مناسب تبدیلی کے بعد اس کام کے قابل بنائے گئے تھے اور وہ نسبتاً سست رفتار، فرسودہ اور دشمن کے مقابلے میں بہت کمزور تھے ۔ لیکن پھر بھی انہوں نے ستمبر کے ان دنوں میں روزانہ اوسطاً دو پروازوں کا سلسلہ برقرار رکھا اور پرواز کے ۳۷ گھنٹوں میں ۶۰ مشن مکمل کئے ۔ نگران طیارے کے بغیر ۴ ستمبر ہی کو تصاویر لینے کے لئے ایک مشن ٹٹوال کے علاقے میں بھیجا گیا ۔ جبکہ اسی طرح کی کارروائی کے لئے دوسرا مشن دو سیبر طیاروں کی نگرانی میں اکھنور بھیجا گیا ۔

دوسرے موقع پر کسی لڑاکا طیارے کی نگہداشت کے بغیر آر ٹی - ۳۳ ہندوستان کے علاقے میں کافی اندر تک چلے گئے لیکن اس کے باوجود وہ ہوائی اڈے کی تصاویر اتارنے میں ناکام رہے کیونکہ انہیں ہندوستانی طیاروں کی مداخلت کے پیش نظر واپس آنا پڑا ۔ سخت دفاعی انتظام والے ٹھکانوں کی اہم تصاویر حاصل کرنے کے لئے ایف - ۸۶ اور اسٹار فائٹر استعمال کئے گئے اور اس کام کے لئے اسٹار فائٹر طیاروں میں کچھ ماہرانہ تبدیلی بھی کی گئی ۔ ۴ ستمبر کو ہندوستانی فضائیہ کا ایک طیارہ بھی جائزہ لینے کے کام میں مصروف تھا لیکن پاک فضائیہ کے مقابلے اسے بین الاقوامی سرحدوں کا انحراف کرنے اور جہلم اور گجرات کے علاقے کا سروے کرنے پر کوئی احساس ندامت نہیں تھا اس کا پیچھا کیا گیا لیکن اس پر کوئی گولی نہیں چلائی گئی ۔

اقوام متحدہ کی سلامتی کونسل اور سیکریٹری جنرل اوتھان کی طرف سے پاکستان اور ہندوستان سے فوری جنگ بندی کے لئے اقدام کرنے کی اپیل کے جواب میں دونوں ممالک کے متضاد نقطۂ نظر کی وضاحت کرنے کے لئے ایرمارشل نورخان نے شام کے وقت ایک پریس کانفرنس سے خطاب کیا ۔ انہوں نے بتایا کہ :

"حکومت پاکستان کی پالیسی کے مطابق پاک فضائیہ نے ابھی تک ہندوستانی فضائی حدود کی خلاف ورزی نہیں کی ہے کمانڈر انچیف نے مزید بتایا کہ حکومت پاکستان کشمیر کی جنگ بندی لائن کو جائز نہیں سمجھتی اس لئے پاک فضائیہ نے بلاشبہ اس لائن کے اوپر بڑی تعداد میں زمینی حملے کئے ہیں ۔"

"اس کے مقابلے میں ہندوستان فضائی معرکوں کے لئے اپنی پسند کے وقت اور مقام کا انتخاب کرتا رہا ہے لیکن اب اس کو زیادہ دیر تک اس کی اجازت نہیں ملے گی ۔ پاک فضائیہ حملہ آوروں کا ہندوستانی سرحد (باضابطہ بین الاقوامی سرحد) تک تعاقب کرنے میں بڑے ضبط سے کام لے رہی ہے ۔ اب تک ہونے والی تمام جھڑپوں میں ہمارے ہوابازوں کو دو یا تین گنا زیادہ تعداد میں حریف کا سامنا کرنا پڑا ہے لیکن ابھی تک چار ویمپائر گرانے اور ایک نیٹ پکڑنے کی کارگزاری کچھ زیادہ بری نہیں ہے لیکن عددی برتری فضائی جنگ میں فیصلہ کن نہیں ہوتی حوصلہ اور جذبۂ جنگ ہی اصل میں فیصلہ کن عنصر ہیں ۔"

۵ ستمبر کو جوڑیاں پر پاک فوج کے قبضے اور اکھنور سے صرف ۴ میل دور ایک برج ہیڈ کی طرف اس کی پیش قدمی سے ظاہر تھا کہ حالات اپنی انتہا کو پہنچ رہے ہیں ۔ پاک آرمی سے بہت بڑی فوجی نفری اور ناقابل تسخیر مورچوں کے ساتھ لڑنے والے جنرل چودھری اس پیش قدمی کو روکنے میں ناکام تھے ۔ انہیں سخت جانی اور مالی نقصان اٹھانا پڑ رہا تھا جوڑیاں کی شکست کے نتیجے میں ہندوستانی آرٹلری کی ایک مکمل فیلڈ رجمنٹ سے محروم ہو گئے اور پاک آرمی نے ہندوستان کی ان توپوں سے جلد ہی اچھا کام لینا شروع کر دیا ۔

اس کے علاوہ پاک فوج نے بڑی تعداد میں ہندوستانیوں کو قیدی بنایا اور پندرہ عدد بالکل صحیح سالم اے ایم ایکس ٹینک اور بہت سی فوجی گاڑیوں پر قبضہ کر لیا ۔

پاکستان میں اب اس بات پر کوئی شبہ نہیں تھا کہ کشمیر میں جہاں پاک

فوج تقریباً تین سو مربع میل پر قابض ہو چکی ہے سیاسی طور پر ہندوستان مزید علاقے کا نقصان برداشت نہیں کر سکتا۔ پاک فوج چھمب، دیوا، سکرانا اور جوڑیاں پر قبضہ کر چکی تھی کیونکہ ہندوستانی فوج پاک آرمی کے حملوں کو روکنے میں ناکام تھی اس لئے دیگر محاذوں پر جنگ کے پھیلنے کے امکانات بڑھ گئے تھے اس خیال کو آل انڈیا ریڈیو کی پراسرار نشریات سے مزید تقویت ملی۔ مثال کے طور پر اسی شام اعلان ہوا "دہلی کے علاقے میں آئندہ ۴۸ گھنٹوں میں شدید بارش ہوگی" ایرکموڈور سعید اللہ خان جو اس وقت عارضی طور پر ڈائریکٹر آپریشنز تھے بتاتے ہیں کہ پاک فضائیہ کے موسمیاتی عملے نے چیک کرنے کے بعد بتایا کہ دہلی کے علاقے میں بارش کا کوئی امکان نہیں ہے اس لئے یہ سمجھ لیا گیا کہ پیغام کا مطلب مختلف اور شرارت آمیز اہمیت کا حامل ہے۔

حقیقت میں تمام علامتوں سے ظاہر تھا کہ ہندوستانی افواج بین الاقوامی سرحدوں پر حملہ کرنے والی ہیں لیکن جہاں تک پاک فضائیہ کا تعلق تھا اس کے کمانڈر انچیف اور ہیڈ کوارٹر کا عملہ مطمئن تھا کہ اب سرگرمی دکھانے کے لئے تیاریوں میں کوئی کسر باقی نہیں ہے۔ آپریشنز کے لئے پہلے سے کی جانے والی تعیناتی کے علاوہ رن کچھ کے بعد سے بری فوج کی مدد کے لئے پاچند پاک فضائیہ کی تنظیم کو بھی جنگ کے لئے تیار کر دیا گیا تھا۔ ساری تیاریاں حالت جنگ کی ضروریات کے مطابق تھیں۔

دور تک پھیلے ہوئے طیاروں کی دیکھ بھال کے لئے متعلقہ شعبے کے عملے کو رات دن مستعد رہنے کی ہدایت تھی۔ پشاور میں طیارے ریت کی بوریوں کے حصار میں محفوظ کر دیئے گئے تھے یہ حصار پشاور یونیورسٹی کے طلبا نے رضاکارانہ طور پر دس پندرہ دن میں بنائے تھے اپنے صرف چند عدد ہوائی اڈوں کے تحفظ بھی پاک فضائیہ کا بڑا مسئلہ تھا یہ اڈے ہندوستانی سرحد کے قریب تھے اور ہندوستانی فضائیہ بھی پرواز کے اچانک حملوں سے ان اڈوں کو تباہ کر سکتی تھی اس خطرے کے پیش نظر ان اڈوں کو پوری طرح چوکس رکھا گیا تھا۔

خاص طور پر سرگودھا بہت ہی نازک مقام پر واقع ہے یہ اڈہ نہ صرف ہندوستانی فضائی کمپلیکس سے قریب ترین تھا بلکہ اس میں لڑاکا طیاروں کی ایک بھیڑ جمع تھی۔ جنگ شروع ہونے سے پہلے صدر محمد ایوب خان نے سرگودھا کے اسٹیشن کمانڈر گروپ کیپٹن مسعود سے کہا "نوجوان، مجھے امید ہے کہ تم اس بات کو اچھی طرح سمجھتے ہو کہ اگر تمہارا اڈہ ختم ہوگیا تو ہم اپنی فضائی کارروائیوں کے لئے سخت مصیبت میں پھنس جائیں گے"۔ اسے کچھ بھی کہیئے مگر صورت حال اس سے کہیں زیادہ سنگین تھی اگر سرگودھا تباہ ہو جاتا تو پھر رسالہ والا کے ہنگامی اڈے پر ہی نظر پڑتی جسے سرگودھا کے متبادل کے طور پر استعمال کیا جا سکتا تھا لیکن رسالہ والا میں پہلے سے کوئی انتظام نہیں کیا گیا تھا اس کا کام صرف ہنگامی حالت میں اترنے والے طیاروں کو سنبھالنا تھا۔ رسالپور کو پاک فضائیہ کے بی-۵۷ اور سی-۱۳۰ طیاروں کے لئے ایندھن فراہم کرنے والے اڈے کے طور پر مخصوص کیا گیا تھا اس میں لڑاکا طیاروں کے سنبھالنے کے کوئی انتظامات نہیں تھے۔

۶ ستمبر کو جب پاکستان جنگ کے دہانے پر کھڑا تھا فضائی صورتحال نسبتاً پرسکون تھی اس دن ایف-۸۶ اور ایف-۱۰۴ کی ۶ گشتی پروازیں ہوئیں ان میں سے چار کے علاوہ تمام سرگودھا سے اڑے تھے ان کی کارروائیوں میں اکھنور کے قریب دشمن کی طیارہ شکن توپوں پر زمینی حملہ بھی شامل تھا۔ ہندوستانی توپوں کی آتش بازی سے ایک سیبر کو معمولی ضرب کے علاوہ پاک فضائیہ کو مزید کوئی نقصان نہیں پہنچا۔ لاہور کے اوپر آنے والے ایک ہندوستانی طیارے کو راڈار پر دیکھنے کی اطلاع ملنے پر ایک ایف-۱۰۴ نے اس کا پیچھا کیا اور تعاقب کرتا ہوا امرتسر راڈار کے علاقے میں شور مچاتا نکل گیا۔ اس پر ہندوستانی وزیر دفاع نے کانگریس کے سامنے ان الفاظ میں تبصرہ کیا "پاکستانی طیارہ امرتسر کی طرف گھس آیا اور اس نے انڈین ایر فورس کے ایک یونٹ پر راکٹ برسائے"۔ پاک ہند جنگ کے بارے میں ہندوستانی وزارت دفاع کی یہی وضاحت تھی کہ یہ واقعہ امرتسر میں طیارہ شکن توپوں کی ایک بیٹری پر پاک فضائیہ کا پہلا حملہ تھا۔ یہی علاقہ ہندوستان کے پیشگی اطلاع دینے والے جی سی آئی راڈار کا مرکز بھی تھا۔ دعویٰ کیا گیا کہ اس حملے کے بعد جنگ کے دوران امرتسر پر ہونے والے کئی حملوں میں پاک فضائیہ کو نقصان اٹھانا پڑا۔

■■■

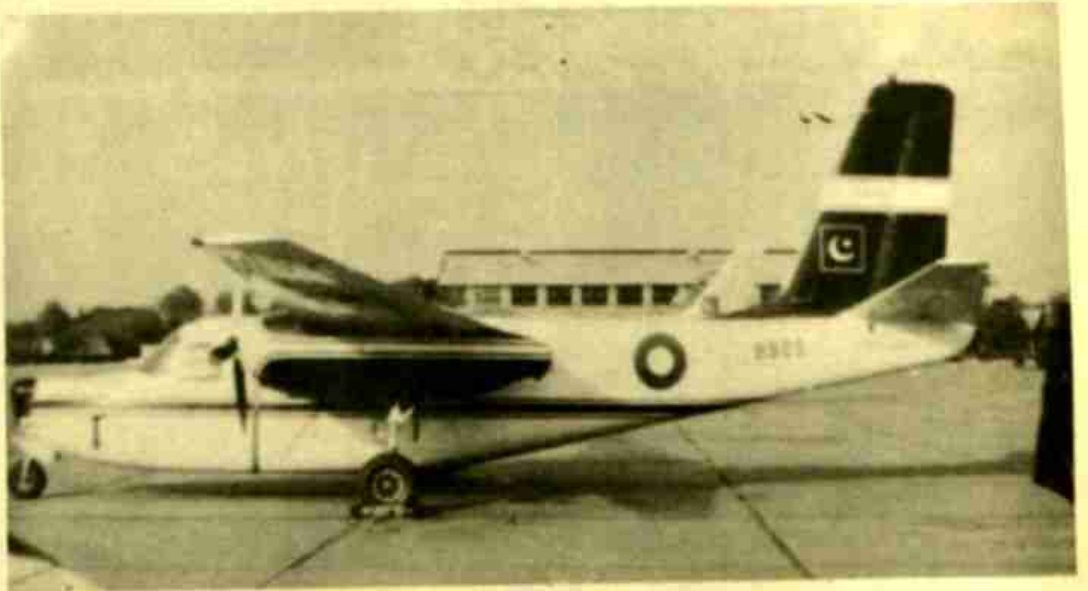
دوسری صف کی فرض شناسی

PAKISTAN AIR FORCE
62 4552
RESCUE

عام طور پر تلاش اور امدادی کاموں کے لئے استعمال کئے جانے والے پاک فضائیہ کے تین عدد کامان ۔ ایچ ایچ ۔ ۴۳ بی ہیلی کاپٹر نمبر ۱۴ اسکواڈرن کے ساتھ پہاڑی علاقوں میں اسی ہزار پونڈ گولہ بارود سپلائی کرنے کی ذمہ داری پوری کی ان سست رفتار اور غیر مسلح ہیلی کاپٹروں کو زیادہ تر فلائٹ لیفٹیننٹ احمد اور یونس اُڑاتے رہے جو تصویر میں زمینی عملے کے اراکین کے ساتھ نظر آرہے ہیں ۔

پاک فضائیہ کا زمینی عملہ ایچ ایچ ۔ ۴۳ بی کے انجن کی مرمت میں مصروف ہے ۔

۱۹۶۵ میں اسکواڈرن نمبر ۹ کے ساتھ تقریباً نصف درجن ایچ ۔ ۱۹ ہیلی کاپٹر دستوں کی نقل و حمل کے فرائض کے لئے مصروف تھے ۔

۱۹۶۵ میں اسکواڈرن نمبر۴ کے پاس چار عدد گرومان ایچ یو-۱۶ البٹروس ایمپھیبین تھے جو اسکواڈرن لیڈر افسر خان جدون کی کمان میں بحری جائزہ اور جاسوسی سرگرمیوں میں مصروف رہے۔

امریکی طرز کا ایرو کمانڈر ۵۶۰ اور بیچ ٹریول ایر جن کو پاک فضائیہ نے رابطے اور پیغام رسانی کے لئے استعمال کیا۔

پنجاب پر معرکہ آرائی

پاکستان کی طرف سے بین الاقوامی سرحدوں کی خلاف ورزی سے گریز کے نتیجے میں طویل فاصلے تک فضائی جاسوسی سے محرومی کے باوجود ۶ ستمبر ۱۹۶۵ء کی اندھیری رات میں تین بجے لاہور کی سمت ہندوستان کا حملہ اچانک اور غیر متوقع اقدام نہ سمجھا جانا چاہیئے۔ "رن کچھ" کے بعد مسلسل بگڑتی ہوئی صورتِ حال کا یہ ایسا متوقع نتیجہ تھا جس کا عرصے سے انتظار کیا جا رہا تھا۔ بغیر کسی الٹی میٹم یا وارننگ کے مغربی پاکستان کے دارالحکومت کی طرف گرانڈ ٹرنک روڈ پر ایک بڑے حملے کے علاوہ ہندوستانی بری فوج نے جنوب میں قصور اور کھیم کرن کی سمت اور شمال مشرق میں دریائے راوی کے ایک اہم پل جسڑ پر نسبتاً ہلکے حملے کیے۔ یہ آخر الذکر حملہ سیالکوٹ کا دفاع کرنے والی فوجوں کو اپنی طرف کھینچنے کا ایک حربہ ثابت ہوا۔ اور اس کے دو دن بعد اسی سیالکوٹ کے علاقے کو ہندوستان کے ایک بڑے بکتر بند دستے کا سامنا کرنا پڑا۔ ابتدا میں ہندوستانیوں نے قطعی بے خبری میں آلیا —— !

یہ محض اتفاق ہے کہ انفنٹری اور بکتر بند دستوں کی مدد سے ہندوستانی پیدل بریگیڈ واگہ پر حملہ آور ہوئے جو ایک دن قبل مبینہ راکٹ کی لڑائی کا مرکز بنایا جا رہا تھا۔ اس طرح یہ بھی عجیب اتفاق ہے کہ حملہ آوروں کا سامنا کرنے والا پہلا پاکستانی یونٹ سرحد کے قریب متعین پاک فضائیہ کا ایک دستہ تھا۔ چونکہ یہ دستہ ٹینکوں سے لڑنے کے لیے لیس نہیں تھا اس لیے ان کے این سی او انچارج نے پسپائی کا حکم دے دیا اور اس حملے کی اطلاع اپنے اسٹیشن کمانڈر کو لاہور پہنچائی۔ یہ محسوس کیے بغیر کہ یہ ایک مکمل حملہ ہے لاہور کے اسٹیشن کمانڈر نے پاک فضائیہ کے دستے کو واپس اپنی چوکی پر پہنچنے کا حکم دیا لیکن اس کے ساتھ ہی ایئر وائس مارشل نور خان کو بھی اس سے مطلع کر دیا۔ نور خان نے فوری طور پر صورتِ حال کو سمجھتے ہوئے صدر ایوب خان کو اطلاع دیتے ہوئے کہا:

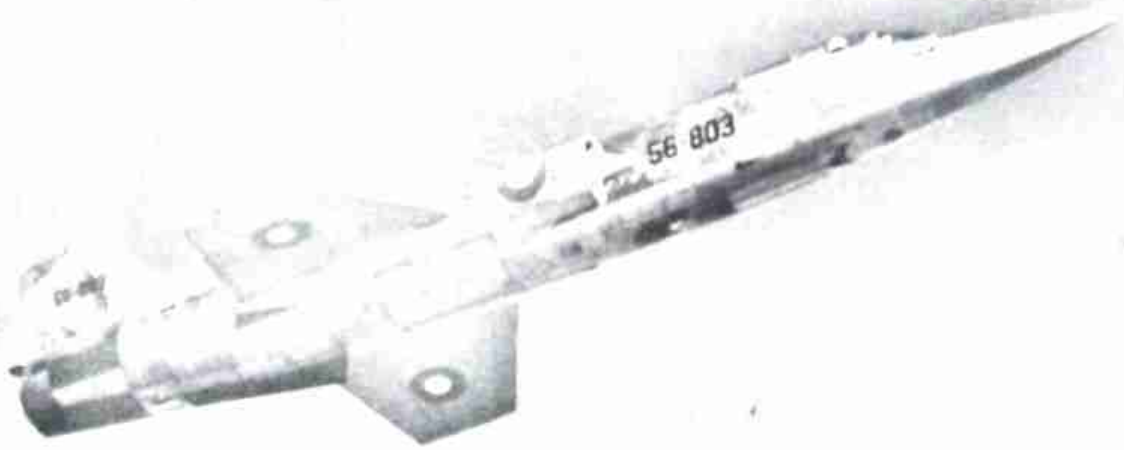
"اس کا مطلب جنگ ہے..."

اس بات میں کوئی شبہ نہیں کہ ہندوستان کے اس بڑے حملے کا مطلب بارہ گھنٹے کے اندر لاہور کی طرف تیز رفتار پیش قدمی سے اس بڑے شہر یعنی مغربی پاکستان کے دارالحکومت پر قبضہ کرنا تھا۔ یہ دن ایک برق رفتار پیش قدمی سے ملک کو دو حصے میں کاٹ کر حکومت کو ختم کرنے کی تمہید کا دن تھا۔ ہندوستانی اخبارات کے دعووں کے علاوہ بھی ایسے کئی واقعات ہیں جن سے اس نظریئے کی توثیق ہو جاتی ہے۔ بعد میں یہ معلوم ہوا کہ دہلی میں غیر ملکی اخباری نمائندوں کو ۶ ستمبر کی شام چار بجے ایک اہم اعلان کے لیے مستعد رہنے کی ہدایت کی گئی تھی۔ یہ اعلان ہوا ہی نہیں لیکن یہ یقیناً لاہور پر قبضے کا اعلان تھا جو انڈین آرمی انٹیلیجنس کے خیال کے مطابق دفاعی انتظامات سے محروم تھا۔

دوسری توثیق دہلی کے اخبار اسٹیٹسمین کے دوسرے دن کے ضمیمے سے ہوتی ہے جس میں ہندوستانی فوج کی شاندار کامیابی اور لاہور پر قبضے کی خوشخبری شائع کی گئی تھی۔ اسی شام پہلے ہی سے فراہم کردہ اطلاع کے مطابق بی بی سی نے بھی لاہور کی شکست کا اعزاز ہندوستانیوں کو بخش دیا اور ایک ٹی وی نیوز ریل دکھائی جس میں ہندوستانی فوج نے لاہور کی ایک بس پکڑلی تھی۔ پاکستان میں اس بات پر عام طور سے یقین کیا جاتا ہے کہ جنرل چوہدری نے اپنے سینئر افسروں کو ۶ ستمبر کی شام لاہور جم خانہ میں جام فتح نوش کرنے کی دعوت دی تھی۔ بھارتی سرکاری ذرائع کا یہ کہنا عجیب لگتا ہے کہ ان کا لاہور پر قبضہ کرنے کا کوئی ارادہ نہیں تھا۔ حالانکہ یہ سمجھنا مشکل ہے کہ آخر ان دو بڑے شہروں کی طرف پیش قدمی کا مقصد کیا تھا۔ بعد میں ہندوستان کی وزارت دفاع نے اپنے اطمینان کے لیے اس حملے کا مقصد بیان کرتے ہوئے کہا "لاہور سیکٹر میں یہ پیش قدمی پنجاب پر ہونے والے ایک بڑے حملے کو روکنے کے لیے تھی تاکہ مغربی پاکستان کو فوجی اعتبار

سے کاٹ کر رکھ دیا جائے اور ریل، سڑک کے رابطے حقیقی معنیٰ میں منقطع ہو جائیں۔ جہاں تک پاکستان کا تعلق تھا اس پر جلد ہی عیاں ہو گیا کہ ہندوستانی حملے سے اگر کسی شے کو خطرہ ہے تو وہ پاکستان کی اپنی بقا ہے اور افواج پاکستان نے اس حقیقت سے بے خوف ہو کر کہ پاکستانی فوج کے ۲۰ انفنٹری بٹالینوں کو اسی طرح کے ۱۲۱ ہندوستانی بٹالینوں کا سامنا ہے، قصور، لاہور، سیالکوٹ اور کشمیر کے محاذ پر ہندوستانی حملوں کا بھرپور جواب دیا۔

اگر پاکستان کی برّی افواج نے کشمیر میں "آپریشن گرانڈ سلم" امداد کے لیے فضائیہ سے رابطے کے بغیر شروع کیا تھا تو ہندوستانی بھی اسی طرح حیران کن طور پر

سپرسونک لاک ہیڈ ایف - ۱۰۴ اے اسٹار فائٹر اور جی اے آر - ۸ (اب اے آئی ایم - ۹) فضا سے فضا میں مار کرنے والے میزائل کا اشتراک ۱۹۶۵ء کی جنگ میں پاکستان کی فضائی برتری کے لئے ایک اہم عنصر ثابت ہوا۔ ۱۹۶۵ء کی جنگ میں سائیڈونڈر کی پہلی کامیابی ۷ ستمبر کو اس وقت رونما ہوئی جب فلائٹ لیفٹیننٹ عالم خان نے مغربی پاکستان کے قریب راہوالی پر ایف - ۱۰۴ اے

ملا ہتبر میں اپنی فضائیہ کی حمایت اور تعاون سے محروم تھے۔ ہندوستان کی بری فوج اور فضائیہ میں کوئی واضح رابطہ نظر نہیں آرہا تھا۔ ہندوستانی فضائیہ سارا دن پاکستان کے مختلف مقامات پر حملے کرتی رہی۔ لیکن ان حملوں کا برّی فوج کی پیش قدمی سے کوئی تعلق نظر نہیں آتا تھا۔ اور جیسا کہ اے سی اے ایس آپریشنز ایئر کموڈور رحیم خان نے بعد میں کہا۔

"اس دن صبح کے وقت جو پہلی اطلاع موصول ہوئی اس کے مطابق بھارتی فضائیہ کے لڑاکا طیارے زیادہ تر ایک جوڑی کی شکل میں بلا مقصد، بے سوچے سمجھے اِدھر اُدھر بے تکے ٹھکانوں پر گولیاں برسا رہے تھے۔ ہمارے ذہن میں پہلے خیال آیا کہ شاید ہندوستانی فضائیہ کے کچھ یونٹوں پر دیوانگی کا دورہ پڑا ہے۔ لیکن چند منٹ بعد جب جوائنٹ آپریشن سنٹر نے اطلاع دی کہ ہندوستانی فوجوں نے دو یا تین مقامات پر بین الاقوامی سرحد پار کرلی ہے تو پھر تصویر بالکل صاف نظر آنے لگی ——— !"

چھ ستمبر کو صبح تقریباً پانچ بجکر ۳۰ منٹ کا وقت تھا جب پاکستان میں ہندوستانی حملے کی پوری شدّت کا احساس ہوا اس وقت تک اہم ٹھکانوں کی حفاظت کے لیے فضائی گشت والے طیارے معمول کے مطابق فضا میں بلند ہو چکے تھے۔ صبح سورج طلوع ہونے سے پہلے پرواز شروع کرنے والے پاک فضائیہ کے گشتی طیاروں میں سرگودھا سے اڑنے والے دو اسٹار فائیٹر شامل تھے۔ چھمب کے اوپر تیس ہزار فٹ کی بلندی پر موجود فلائٹ لفٹیننٹ آفتاب عالم اور فلائٹ لفٹیننٹ امجد خان کو سیکٹر گراؤنڈ کنٹرول نے وزیر آباد میں راہوالی ہوائی اڈے کے قریب گکھڑ ریلوے اسٹیشن کے نزدیک ہندوستانی فضائیہ کے حملے کا شکار بننے والی ایک ٹرین کی طرف جانے کی ہدایت کی۔ ابھی سورج طلوع نہیں ہوا تھا اس لیے ایف ۱۰۴ نے بیس ہزار فٹ کی بلندی پر رہنے کی ہدایت سے انحراف کرتے ہوئے دس ہزار فٹ تک نیچے آنے کا فیصلہ کیا۔ اور اس کے نتیجے میں ان کے ہوابازوں کا ہندوستانی فضائیہ کے مسٹیئر طیاروں سے سامنا ہو گیا۔ یہ مسٹیئر ایک کھڑی ہوئی ٹرین کو اسلحے جانے والی گاڑی سمجھتے ہوئے اسے اپنے بموں اور راکٹوں سے نشانہ بنانے میں مصروف تھے اور ساتھ ہی راہوالی کے اسکواڈرن نمبر ۲۳۰ کے راڈار آلات اور موبائل کنٹرول بھی ان کی زد میں تھے

حالانکہ ان کا نمبر ۲ ریڈیو کی خرابی کی وجہ سے اڈے پر واپس جانے پر مجبور ہو گیا۔ مگر فلائٹ لفٹیننٹ آفتاب عالم نے آواز سے بھی زیادہ تیز رفتاری کے ساتھ اپنے ایف ۱۰۴ کو مسٹیئر طیاروں کی فارمیشن کے درمیان غوطہ دیا۔ اس کے نتیجے میں فوراً ہی مسٹیئر منتشر ہو گئے۔ ہندوستانی طیاروں نے سطح زمین سے تقریباً پچاس فٹ کی بلندی پر پرواز جاری رکھتے ہوئے فرار کی راہ اختیار کی۔ ان کی اس گھبراہٹ کا آر ٹی پر کافی شور تھا۔ مگر وہ حقیقت میں اسٹار فائٹر کے سامنے بہت ہی حقیر تھے۔ تقریباً چھ سو ناٹ کی رفتار سے درختوں کی بلندی تک نیچے آجانے کے بعد آفتاب عالم نے قریب ترین مسٹیئر کا انتخاب کیا اور جیسے ہی اس کا فاصلہ چار سے پانچ ہزار فٹ ہوا آفتاب عالم نے اپنے سائڈ ونڈر سے وار کرنے کی مشق شروع کردی اور میزائل کا سر ملتے ہی اس نے لبلبی دبا دی۔ پون سیکنڈ کے اندر سائڈ و نڈر اپنے راستے پر تھا۔

معرکے میں یہ مختصر سی تاخیر بہت طویل محسوس ہوئی اور فلائٹ لفٹیننٹ آفتاب عالم نے اس کا انجام دیکھنے کے لیے ونگ ٹپ سے نظر دوڑائی مگر اس وقت راکٹ فائر کرنے والی موٹر کے دھوئیں کی وجہ سے کچھ نظر نہیں آیا۔ اس لیے انہوں نے لاشعوری طور اپنا طیارہ بلند کر لیا اور پانچ ہزار فٹ کی بلندی پر جا پہنچے جہاں مسٹیئر طیاروں سے ان کا رابطہ ٹوٹ گیا۔ اور وہ میزائل کی مار کا نتیجہ نہ دیکھ سکے۔ آر ٹی کی آوازیں سننے اور چند رکے راڈار پر دیکھنے کے بعد سیکٹر یہ بتانے کے قابل تھا کہ ایک مسٹیئر گرا لیا گیا ہے اور ایک کو نقصان پہنچا ہے جب آفتاب عالم اپنے اڈے پر واپس پہنچے تو انہیں راہوالی سے ٹیلی فون پر بتایا گیا کہ مسٹیئر کا ڈھانچہ مل گیا ہے۔ اس طرح ان کی فتح کی تصدیق ہو گئی۔ فلائٹ لفٹیننٹ آفتاب عالم حیران تھے کہ واقعی جنگ شروع ہو چکی ہے۔ لیکن ساری دنیا میں وہ میک ۔ ۲ لڑاکا طیارے کی پہلی فتح حاصل کرکے تاریخ بنا چکے تھے۔

اپنی عددی کمتری کے ساتھ ہندوستانی فضائیہ سے ابتدائی رابطے میں ہمّت افزا نتائج حاصل کرنے کے باوجود ایئر مارشل نور خان نے جب ۶ ستمبر کی صبح ساڑھے آٹھ بجے اپنے سینئر افسروں کے ساتھ ایوب خان کی صدارت میں ہونے والے جوائنٹ چیفس آف سٹاف کی میٹنگ میں شرکت کی تو انہیں کام کی اہمیت کے پیشِ نظر شدید خدشات کا احساس تھا۔ جہاں تک پاک فضائیہ کا تعلق تھا اس ڈیڑھ گھنٹہ طویل اجلاس کے بعد جو اہم بات سامنے آئی وہ یہ تھی کہ ایئر مارشل نور خان کو اپنی مرضی سے فضائی کارروائیوں کو جاری رکھنے کا مکمل اختیار دے دیا گیا۔ انہوں نے صدر کو بتایا کہ سب سے پہلا کام اس منصوبے پر عمل ہے جس کے تحت جنگ زدہ علاقے کے سامنے واقع ہندوستانی ہوائی اڈوں پر حملے کرنا ہے۔ لیکن انہوں نے برّی فوج کو یقین دلایا کہ فضائی دفاع کی ذمہ داریوں کے علاوہ پاک فضائیہ کا ایک مناسب حصہ برّی فوج کی مدد کا پابند ہو گا۔

اس اجلاس سے پہلے ہی جس کے بعد یہ صدارتی اعلان ہوا کہ پاکستان اور ہندوستان کے درمیان حالتِ جنگ قائم ہو چکی ہے۔ پاک فضائیہ نے ان ہندوستانی فوجوں کو ہراساں کرنا شروع کر دیا تھا جو پہلے ہی واہگہ۔ لاہور روڈ پر پاک فوج کے خصوصی دستوں کی خونریز مدافعت کا سامنا کر رہے تھے۔ جب سرگودھا سے صبح آٹھ بجے اڑنے والے چار سیبر طیاروں کا ایک سیکشن زمین اور فضا میں دشمن سے کسی رابطے کے بغیر واپس آیا تو پشاور سے چھ ایف ۸۶ پہلے ہی اپنے بازوؤں کے نیچے ضخیم آٹھ آٹھ عدد راکٹ لے کر چھمب سیکٹر کی طرف روانہ ہو چکے تھے۔ اے سی اے ایس آپریشنز ایئر کموڈور رحیم نے انہیں لاہور کے محاذ پر جانے کی ہدایت کی۔

ان سیبر طیاروں کا تعلق پشاور میں مقیم اسکواڈرن نمبر ۱۹ سے تھا۔ اس کے اسکواڈرن لیڈر (حال ونگ کمانڈر) ایس ایس حیدر کو ان کی شاندار رومی ناک کی وجہ سے عرف عام میں "نوزی حیدر" کے نام سے پکارا جاتا ہے۔ نوزی حیدر اور ان کے ہواباز اگست سے روزانہ تین مشن کے اوسط سے گشتی پرواز کے دنوں سے معرکوں کے لیے تڑپ رہے تھے۔

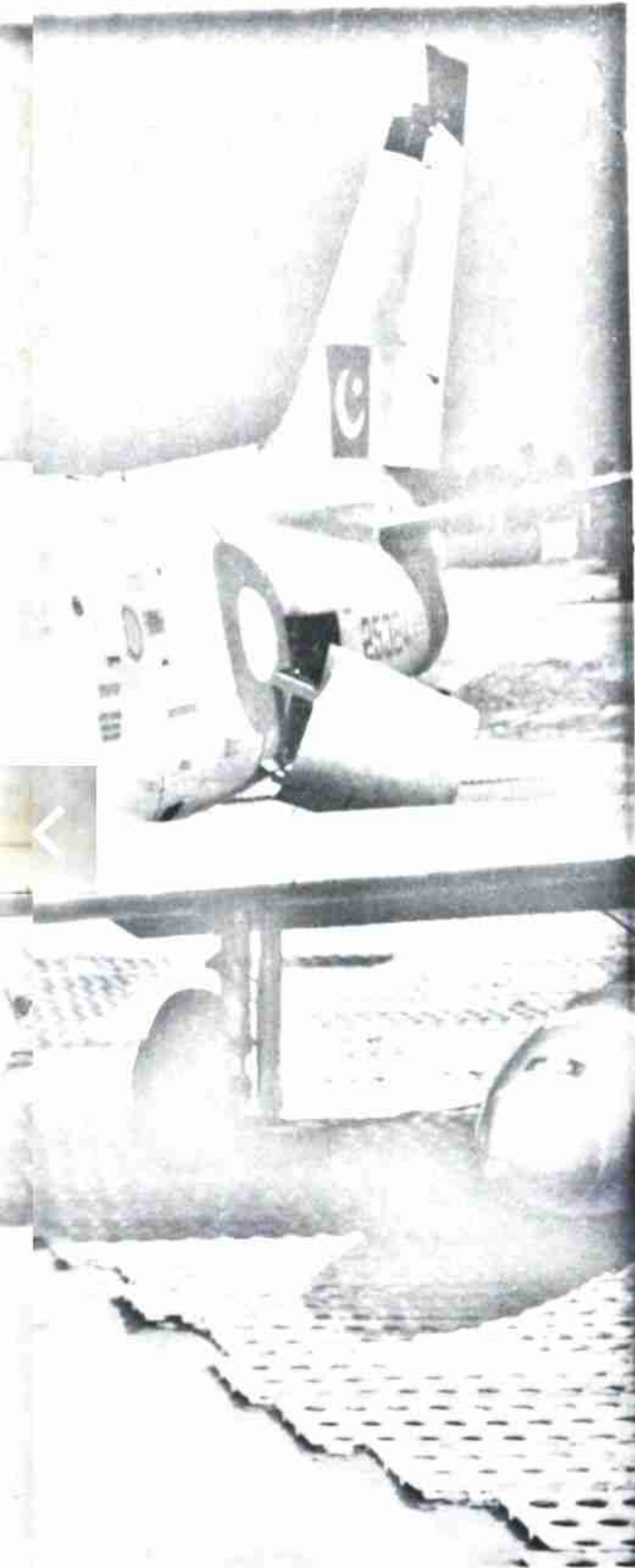
ایک موقع پر اگست کی ۲۷ تاریخ کو اکھنور کے علاقے میں ان کا چار ہنٹر طیاروں سے سامنا ہوا وہ بڑے اطمینان سے ہنٹر طیاروں کی طرف بڑھے۔ مگر ہندوستانی طیارے اپنی سرحد میں پلٹ گئے اس لیے ان کا تعاقب نہیں کیا جاسکا۔ اس سیبر سیکشن نے یہاں جو کچھ دیکھا وہ بہت بھاری دفاعی انتظامات کے ساتھ اکھنور کا پل تھا جس سے ہندوستانی طیارہ شکن توپیں بے مقصد انداز میں آگ اگل رہی تھیں۔

یکم ستمبر تک نوزی کے ہواباز معرکوں میں شرکت کا موقع نہ ملنے کی وجہ سے مایوسی کا شکار ہو رہے تھے۔ اور جب ہندوستانی فضائیہ کے چار ویمپائر طیاروں کو نشانہ بنانے والے سرگودھا کے دو سیبر ان کے علاقے میں پہنچے تب بھی ان کا موڈ بہتر نہیں ہوا۔ یہ سننے کے بعد کہ سرگودھا اسکواڈرن نے زمینی حملوں کا آغاز کر دیا ہے اور ان کا اپنا اسکواڈرن ابھی تک گشتی پرواز تک محدود ہے۔ نوزی نے ۳ ستمبر کو اپنے کمانڈر انچیف سے ان کے دورۂ پشاور کے موقع پر درخواست کی کہ اسے کچھ سرگرمی دکھانے کا موقع دیا جائے۔ نوزی حیدر بیس طیاروں میں سے چھ کو نیپام، راکٹ اور بموں سے لیس کرنے کی اجازت مل گئی۔ حالانکہ انہیں کسی متوقع مشن کے لیے چوکس رہنے کی ہدایت دی گئی تھی مگر ۶ ستمبر سے پہلے زمینی حملوں کا آغاز نہ ہو سکا۔

جب نوزی حیدر کی قیادت میں صبح ۹ بجے پشاور سے ان کے چھ طیاروں نے پرواز کی تو ہر ایک سیبر پانچ انچ کے بکتر بند شکن آٹھ عدد راکٹوں کے علاوہ ۵۰ء۰ انچ والی چھ عدد مشین گنوں میں اٹھارہ سو راؤنڈ کا فل لوڈ لیے ہوئے تھا۔ لاہور امرتسر روڈ پر تقریباً ایک ہزار فٹ کی بلندی پر اڑتے ہوئے سیبر کے پائلٹوں نے پاکستانی سرحد کے اندر ٹینکوں کے نشان دیکھے انہوں نے ان ٹینکوں کی شناخت کرنے کے لیے پچاس فٹ نیچے تک غوطہ لگایا۔ ان کے گیسری دائروں سے فوراً پتہ چل گیا کہ وہ ہندوستانی ہیں۔ (ا)ری کے قصبے سے طیارہ شکن توپوں کی گولہ باری اور اپنے ہدف کی آتشباری کی پرواہ کیے بغیر "نوزی" نے بڑے سلیقے سے درسی کتاب کے انداز میں حملے کو منظم کرنا شروع کر دیا۔ اس نے اپنے ۵ اور ۶ نمبر سیبر طیاروں کو سات ہزار فٹ کی بلندی پر نگرانی کے لیے بھیج دیا (بعد میں ایک اسٹار فائٹر بھی اس میں شامل ہو گیا) جب کہ بقیہ چار سیبر معیاری راکٹ حملے کی تیاری کے لیے چار سے پانچ ہزار فٹ کی بلندی پر پہنچ گئے۔ بکتر بند گاڑیوں کے اس اجتماع پر سیبر طیاروں کے کل پانچ بار جھپٹ کر حملے کرنے کے پہلے سلسلے میں نوزی نے غور سے دیکھا اور اپنے دو جوڑی راکٹ خارج کر دیئے۔ ان کا ہدف دھماکے کے ساتھ شعلوں کی لپیٹ میں آگیا۔ اور جیسے ہی نوزی نے دوسری بار تیر کی طرح حملے کے لیے بلند ہونا شروع کیا اس نے دیکھا کہ ایک اور ہندوستانی ٹینک زمین سے اچھل کر شعلوں میں تبدیل ہو رہا تھا۔ اس ٹینک کو نمبر ۳ سیبر کے راکٹ نے ٹھوکر لگائی تھی۔ اپنے ہدف کے علاقے پر تقریباً پندرہ منٹ گزارنے کے بعد ہر ایک سیبر نے اپنے راکٹوں سے دو عدد ٹینکوں کا شکار کیا۔ پاکستان کی بری فوج کے ایک مبصر نے بتایا کہ اس حملے کے اختتام پر دس ہندوستانی ٹینک تباہ ہو چکے تھے۔ لیکن پاک فضائیہ نے صرف سات عدد ٹینکوں اور راکٹ استعمال کرنے کے بعد مشین گن کی گولیوں سے بیس فوجی گاڑیوں کو نشانہ بنانے کا دعویٰ کیا۔ بعد میں معلوم ہوا کہ انڈین آرمی کا یہ بریگیڈ لاہور کی سمت بی آر بی کے پار حملے کے لیے جمع ہو رہا تھا۔ پاک فضائیہ کے حملے نے اس پروگرام میں خلل ڈال دیا جس کی وجہ سے پاکستان کی بری فوج کو انڈین آرمی کی پیش قدمی روکنے کے لیے مورچہ بند ہونے کا موقع مل گیا۔

ایندھن کی سطح خطرناک حد تک کم ہو جانے کی وجہ سے یہ سیبر پشاور جانے سے پہلے اپنے ٹینک بھرنے کے لیے سرگودھا پر اترے۔ بعد میں یہ بات واضح ہوئی کہ اس پُرعزم اور محتاط حملے نے باٹا پور کے پل پر ہندوستانی پیش قدمی روکنے میں مصروف پاکستانی فوج کے دسویں ڈویژن کے دستوں کو درپیش بحرانی صورت حال پر بہت بڑا اثر ڈالا تھا۔ اس وقت پاکستانی انجینئر بڑی بے جگری سے اس پل کو تباہ کرنے کی کوشش کر رہے تھے تاکہ ہندوستانی فوج کی پیش قدمی کو سست کیا جاسکے۔ دشمن کے ٹینک جنہیں شرمن شناخت کیا گیا، سیبر پائلٹوں کی نظر میں بڑے وسیع ہموار چھت اور کھلی ہوئی ٹریک کی وجہ سے بہترین ہدف تھے۔ لیکن نوزی کا خیال تھا کہ نیپام (پٹرولیم جیلی والے آتشین بم) سے زیادہ نقصان پہنچایا جاسکتا ہے۔ حیدر نے کمانڈر انچیف سے اس کی سفارش کی اور اے سی اے ایس آپریشنز سے بھی! اس کے بعد جلد ہی سرگودھا کے زمینی حملوں والے اسکواڈرن کے لیے دیگر اسلحہ کے ساتھ نیپام بم بھی شامل کرنے کی ہدایت جاری کر دی گئی۔

جب پاک فضائیہ نے ہندوستانی حملے کو کند کرنے کے لیے اس موثر انداز میں اپنی کارروائی کا آغاز کیا تو اس کے نتیجے میں چھ ستمبر کی دوپہر تک لاہور پر پیش قدمی رک گئی۔ اس وقت صدارتی اعلان جنگ کے بعد ائیر وائس مارشل نے اپنے فرمان امروز میں کہا:

"یکم ستمبر سے جب پاک فضائیہ کو کشمیر میں ہندوستانی فضائیہ کے خلاف سرگرم عمل ہونے کے لیے طلب کیا گیا۔ ہم نے اپنے تمام مقاصد انتہائی کامیاب انداز سے پورے کیے۔ یہ اس وجہ سے ممکن ہوا کہ پاک فضائیہ میں ہر شخص نے شاندار طریقے سے اس صورت حال کا سامنا کیا۔ اب ہمیں ایک مکمل جنگ کا سامنا ہے۔ ہم سے عظیم ذمہ داری کی تکمیل مطلوب ہے۔ مجھے یقین ہے کہ ہم اس چیلنج کا جواب

۱۹۶۵ میں زمینی حملوں کے لئے پاک فضائیہ کا ایک اہم یونٹ اسکواڈرن نمبر۱۹ تھا جس کی قیادت اسکواڈرن لیڈر نوزی حیدر کر رہے تھے اس اسکواڈرن نے ۶ ستمبر کو اپنی کارروائیوں کا آغاز کیا اسکواڈرن لیڈر حیدر ایف۔۸۶ ایف کی کاک پٹ میں اور تباہ کن کلوز سپورٹ کارروائی سے پہلے اپنے اسکواڈرن کے ہوا بازوں کے ساتھ۔

دینے کے اہل ثابت ہوں گے اور تمام ایئرمین اور آفیسر، خاص طور پر طیاروں کا عملہ ہماری مکمل فتح کو یقینی بنانے کے لیے اپنی ذمہ داری زیادہ لگن، دیانتداری عقیدت اور عزم سے پوری کرے گا۔ میں آپ کی کامیابی اور اچھے شکار کے لیے دعاگو ہوں۔"

عجیب بات یہ تھی کہ ہندوستانی حملہ کسی فضائی مدد کے بغیر جاری تھا اور ہندوستانی فضائیہ نے اس دن سہ پہر ۳ بجکر ۵۴ منٹ تک پاک فضائیہ کے ان حملوں کو چیلنج نہیں کیا تھا جو وہ کوئی نقصان اٹھائے بغیر کر رہی تھی۔ لاہور کے محاذ پر پاک فوج کی مدد کے لیے سرگودھا سے گیارہ حملے کیے گئے۔ اس کے علاوہ جسڑ کے پل کے علاقہ پر چار حملوں میں ہندوستانی فوجی گاڑیوں اور توپخانے کو نشانہ بنایا گیا۔ پاک فضائیہ کو اپنے اڈوں پر ہندوستان کے ممکنہ جوابی حملوں کا بھی بہت خیال تھا۔ ان ہوائی اڈوں میں سے سرگودھا سے ایف۔۸۶ کی بائیس اور ایف۔۱۰۴ کی پندرہ گشتی پروازوں کے علاوہ پشاور اور ماری پور سے چھ

پروازیں ہوئی تھیں۔

جب کمانڈر انچیف صبح تقریباً دس بجے صدر ایوب کے دفتر سے واپس آئے تو انہوں نے سی اے ایس آپریشنز ایئر کموڈور رحیم خان سے پوچھا:
”کیا ہندوستانی فضائیہ کے چند خصوصی عناصر کو معطل کرنے کی غرض سے اس کے ہوائی اڈوں پر حملوں کی خاطر جون ۱۹۶۵ء کے جنگی منصوبہ نمبر ۶ پر عمل کے لیے اقدام کیے جائیں ــــ ؟“

اس بار جواب ”ہاں“ تھا۔ کمانڈر انچیف نے پہلے سے طے شدہ منصوبے کے مطابق جس پر غور کے وقت کچھ شبہات بھی تھے۔ غروبِ آفتاب سے پہلے ہندوستان کے اہم ہوائی اڈوں پر حملے کا فیصلہ کر لیا۔ ایئر مارشل نور خان ۶ ستمبر کی دوپہر سے پہلے کے لمحات کو اپنے ذاتی نکتہ نظر سے انتہائی بحرانی اور کشیدہ قرار دیتے ہوئے یاد کرتے ہیں۔ ان ہی لمحات میں انہیں اعلیٰ کمانڈ کی مکمل تنہائی کے احساس کا تجربہ ہوا۔

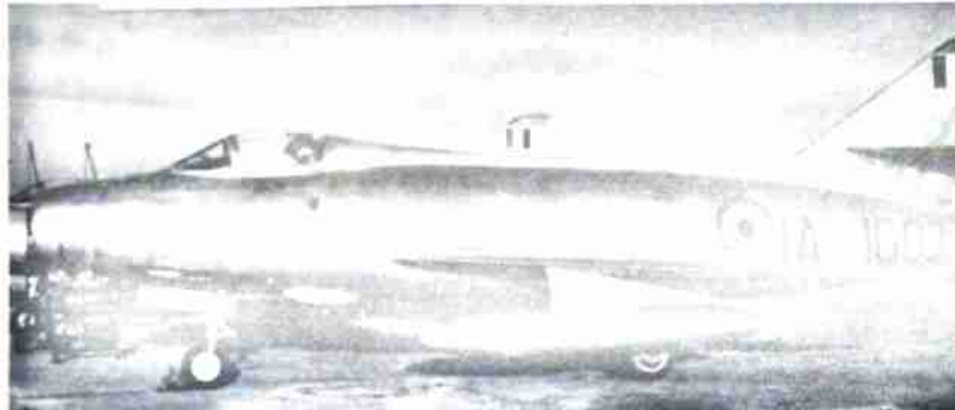
عددی کمزوری کی روشنی میں حملے میں ”پہل“ کے فوجی فوائد پر بحث نہیں ہو سکتی۔ لیکن مجموعی طور پر جنگ کے دائرہ کار کو وسیع کرنے میں اس ضرب کے اثرات پر کوئی شبہ بھی نہیں کیا جا سکتا۔ کمانڈر انچیف خود سے جو سوال کر رہے تھے۔ ان میں یہ سوال بہت اہم تھا کہ کیا ہندوستانی فضائیہ کے بھرپور جوابی حملے میں پاک فضائیہ ثابت قدم رہ سکے گی؟ ــــ اگر سیکسر کی غیر محفوظ تنصیبات کو ناکارہ بنا دیا گیا تو کیا پاک فضائیہ اپنی اس نادر راڈار بصری قوت سے محرومی کا نقصان برداشت کر سکے گی؟ ــــ کیا یہ بہتر نہیں ہوگا کہ ہندوستانی فضائیہ کی طرح ذرا بچ کر کھیل میں حصہ لیا جائے تاکہ کم از کم پاک فضائیہ کو ایک قوت کی حیثیت سے قائم رکھا جا سکے؟

اس پوری صورتِ حال کا جائزہ لینے میں کمانڈر انچیف کو یہ فرض کرنا پڑا کہ ہندوستانی فضائیہ اپنے ہوائی اڈوں پر حملوں کا سامنا کرنے کے لیے اتنی ہی تیار ہے جتنی کہ پاک فضائیہ! لیکن ساتھ ہی وہ جنگ کے ابتدائی دنوں میں کافی زیادہ نقصان برداشت کرنے کی اہل بھی ہے۔ حالانکہ پاک فضائیہ کے پچاس فیصد پائلٹ انتہائی تجربہ کار تھے مگر بقیہ غیر آزمودہ نوجوانوں پر انحصار نہیں کیا جا سکتا تھا۔ اور پاکستان کے پاس نہ تو افرادی اور نہ ہی مشینی محفوظ قوت موجود تھی۔ اگر طیاروں کے نقصان کا تناسب ایک کے مقابلے میں چار رہا تو بھی پاک فضائیہ ابتدائی جانی نقصانات کو برداشت نہیں کر پائے گی۔ ایسی صورت میں ضرورت پڑنے پر پاک فوج کو مدد بھی نہ دی جا سکے گی۔ اور اگر پاک فضائیہ کا خاتمہ ہو گیا تو پاکستان قطعی طور پر بھاری عددی برتری والی ہندوستانی فوج اور فضائیہ کے رحم و کرم پر ہوگا۔ ایسی صورت میں ویمپائر جیسے فرسودہ طیارے بھی آخری بری معرکے میں ہندوستانی فوج کی مدد کے لیے کارآمد ہو سکتے ہیں۔

اور اس کا صرف ایک ہی مطلب نکلتا یعنی ــــ پاکستان کا خاتمہ ــ!

ہوائی اڈوں پر حملوں کے منصوبے سے لاحق خطرات کچھ زیادہ ہی شدید تھے۔ لیکن بے عملی کے نتائج اس سے بھی زیادہ نقصان دہ ثابت ہوتے۔ فضائی جنگ کے اس سب سے سنگین فیصلے کے لیے اذیت ناک تجزیئے میں ایئر وائس مارشل نور خان کو حکومت کی طرف سے کوئی رہنمائی

پاک فضائیہ نے ٹینک شکنی کے لیے ایف-۸۶ کو ۵ انچ کے شدید قوت والے ایئر کرافٹ راکٹ سے لیس کیا۔

زمینی حملوں کے لئے پاک فضائیہ نے زیادہ تر ۵،۰۰ انچ کے راکٹ استعمال کئے جو ایف-۸۶ کے بازوؤں کے نیچے خول میں نصب کئے جاتے تھے

۱۹۶۵ کی جنگ میں سب سے پہلے فضائی معرکے میں سائڈونڈر سے لیس ایف-۱۰۴ اے اور ہندوستانی میسٹر کا معرکہ شامل ہے جس سے اسٹار فائٹر سرخرو نکلا

حاصل نہیں ہوئی۔ لیکن حملے کے منصوبے پر عمل درآمد کے لیے انہیں اپنے اسٹاف سے ملنے والی تجاویز سے بڑی تقویت ملی۔ طویل بحث و مباحثے کے لیے بالکل وقت نہیں تھا۔ جب گیارہ بجے صبح فیصلہ ہوا تو خفیہ الفاظ میں جنگی پیغامات بھیجنے کا وقت بھی طے دیا گیا۔ ۶ ستمبر کو ایک بجے دن سے تمام متعلقہ یونٹوں کو پروگرام کے سگنل ملنے شروع ہو گئے۔

تقاضۂ وقت کے مطابق مناسب ترامیم کے ساتھ پاک فضائیہ کے ایئر فیلڈ اسٹرائک پلان کی تفصیل حسب ذیل تھی:

پرواز کا اڈہ	متعین طیارے	ہدف
سرگودھا	۸ ایف ۔ ۸۶	آدم پور
سرگودھا	۸ ایف ۔ ۸۶	ہلواڑہ
سرگودھا	۴ ٹی ۔ ۳۳	فیروز پور راڈار
سرگودھا	۶ ایف ۸۶ ۔ ایک آر بی	امرتسر راڈار
〃	ایک آر۔ بی ۔ ۵۷ (ایمینٹ)	〃 〃
پشاور	۸ ایف ۔ ۸۶	پٹھانکوٹ
ماری پور	۸ ایف ۔ ۸۶	جام نگر
ماری پور	۴ ٹی ۔ ۳۳	پوربندر راڈار
ماری پور	۱۲ بی ۔ ۵۷	جام نگر

(نوٹ: "ایمینٹ" الیکٹرونک انٹیلیجنس آلات سے لیس!)

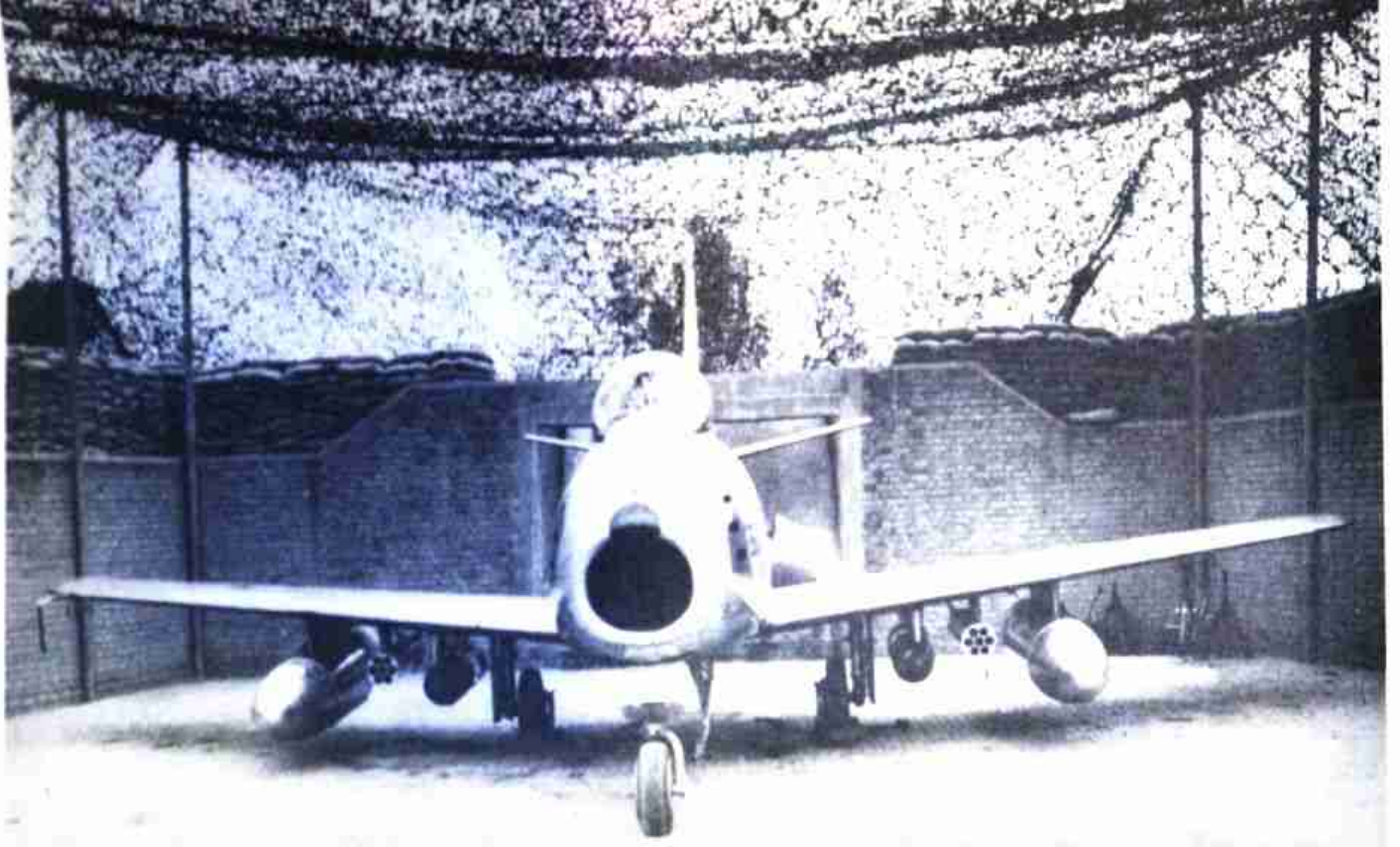
اس پیچیدہ اور اہم منصوبے کے لیے جو اعلیٰ درجے کے رابطے اور بیک وقت تمام ٹھکانوں پر پہنچنے کے لیے صحیح وقت کا طالب تھا۔ بنیادی منصوبہ بندی کی موجودگی میں بھی کافی طویل ابتدائی انتظامات کی ضرورت تھی۔ مناسب تعداد میں طیاروں کی فراہمی اس کی دوسری اہم ضرورت تھی۔ لیکن ۶ ستمبر کو پاک آرمی کی طرف سے فضائی امداد کی طلب اور ہوائی اڈوں کے دفاع کے لیے طیاروں کی پابندی نے ان دونوں ابتدائی ضروریات کو مزید الجھا دیا۔

۶ ستمبر کے ابتدائی چند گھنٹوں میں دوپہر تک صرف سرگودھا کے سیبر طیاروں نے بری حملوں کے لیے کم از کم چالیس پروازیں کیں۔ ان پروازوں میں حصہ لینے والے طیاروں میں سے بہت سے طیارے معرکوں میں معمولی نقصان اٹھانے کی وجہ سے عارضی طور پر ناقابلِ استعمال تھے اور انہیں سروسنگ کی ضرورت تھی۔ صرف اپنے ہوائی اڈے سے دشمن کے اڈوں پر حملوں کی ذمہ داری کے لیے سرگودھا ونگ کو کم از کم بیس سیبر تیار کرنے تھے جن میں چار عدد محفوظ طیارے بھی شامل تھے۔ سرگودھا کی فورس کو تقویت دینے کے لیے ماری پور سے اسکواڈرن لیڈر راحمد کی قیادت میں ۱۲ ایف ۔ ۸۶ اور ۶ ٹی ۔ ۳۳ سرگودھا کے سپرد کر دیے گئے۔ یہ طیارے پہلے رسالہ والا سے آدم پور پر حملے کے لیے پابند کیے گئے تھے۔ ماری پور کے طیارے ۶ ستمبر کو صبح سے سرگودھا جانے کے لیے سگنل کا انتظار کر رہے تھے۔ مگر ان کے ہوا بازوں کو بارہ بجکر پچاس منٹ سے پہلے پرواز کا سگنل نہ مل سکا اور پہلے آٹھ طیارے ایک بجکر ۴۰ منٹ بعد دوپہر تک پرواز نہ کر سکے۔ اس تاخیر کی اصل وجہ یہ تھی۔ کہ سرگودھا پر طیاروں کا بیک وقت اجتماع ان طیاروں کو ہندوستانی فضائیہ کے متوقع حملے کے خطرے سے لاحق کرنے کے مترادف تھا۔

ان طیاروں کے ساتھ دیکھ بھال کرنے والا بری عملہ اور ساز و سامان لے کر جانے والا سی ۔ ۱۳۰ طیارہ لڑاکا طیاروں کے وقت سے ہم آہنگی حاصل نہ کر سکا اس کا نتیجہ یہ نکلا کہ سرگودھا پہنچ جانے کے باوجود سیبر طیاروں کو ۴ بجکر ۴ منٹ سے پہلے ایندھن بھی فراہم نہیں کیا جا سکا۔ ٹھکانے پر حملے کے لیے مقررہ وقت سے صرف ۳۵ منٹ قبل سرگودھا کو درپیش سنگین مسائل میں اضافے کے لیے ماری پور سے آنے والے چار سیبر بھی ذمہ دار بن گئے۔ ان میں سے کچھ میں بڑی قسم کی فنی خرابی تھی جسے دور کرنا ضروری تھا۔ سرگودھا پر دیکھ بھال کا عملہ پہلے ہی طیاروں میں پٹرول بھرنے، اسلحہ لادنے اور ان کی آکسیجن سپلائی وغیرہ درست کرنے میں مصروف تھا۔ ان کی اس عقیدت مندانہ جانفشانی کے باوجود ایسا نظر آتا تھا کہ وہ وقت پر کام مکمل نہیں کر سکیں گے اور اس طرح شام کے ۴ بج گئے جب کہیں امدادی کارروائی پر جانے والا آخری سیبر طیارہ سرگودھا پر واپس اترا ایسا نظر آتا تھا کہ وقت مقررہ پر طیاروں کی ضروری تعداد تیار نہ ہو سکے گی۔

تقریباً ۴ بجکر ۱۵ منٹ پر سرگودھا کے اسٹیشن کمانڈر، گروپ کیپٹن ایم زیڈ مسعود نے کمانڈر انچیف کو ہیڈ کوارٹر میں ٹیلی فون پر بتایا کہ ہر متعین ہدف آدم پور، ہلواڑہ اور امرتسر راڈار کے لیے صرف چار چار ایف ۔ ۸۶ دستیاب ہیں اس لیے ہوائی اڈوں پر حملے کا پورا منصوبہ ۲۴ گھنٹوں کے لیے ملتوی کر دیا جائے۔ سارا دن ہندوستانی فضائیہ کا کوئی نشان بھی نظر نہیں آیا تھا۔ منصوبے میں تاخیر کی وجہ سے سرگودھا کو تمام ضروری طیارے صف آرا کرنے کا موقع مل جائے گا۔ اس کے ساتھ ہی ان کا خیال تھا کہ ہوا بازوں نے پہلے ہی سارے دن کا تجربہ حاصل کر لیا ہے۔ وہ دشمن کے ہوائی اڈوں کے اطراف کچھ وقت گزار چکے ہیں اس لیے ان ہی ہوا بازوں کو منصوبے کے لیے استعمال کیا جائے۔

کمانڈر انچیف نے ان دلائل پر احتیاط سے غور کیا۔ آخر میں یہ طے ہوا کہ ہندوستانی فضائیہ کو پاک فضائیہ کے اڈوں پر ضرب لگانے میں پہل کرنے کا موقع دینے سے بہتر یہ ہوگا کہ پاک فضائیہ حریف پر متعین تعداد سے کم طیاروں سے حملے کا آغاز کرے۔ اس کے علاوہ پشاور اپنے ابتدائی ہدف پٹھانکوٹ پر پہنچنے کے لیے بالکل مستعد تھا اور لڑاکا طیاروں کی ضرب کے بعد رات کے وقت بمباری کرنے کے لیے بی ۔ ۵۷ کے اسکواڈرن بھی تیار کھڑے تھے۔ اس لیے گروپ کیپٹن مسعود کو حکم دیا گیا کہ طیاروں کی کمی کے باوجود منصوبے کے مطابق عمل کیا جائے۔

جب یہ پتہ چلا کہ سرگودھا پر زیادہ سے زیادہ آٹھ سیبر طیارے فراہم ہو سکیں گے تو گروپ کیپٹن مسعود نے حالات سے مجبور ہو کر کمانڈر انچیف کی

کئی مواقع پر پاک فضائیہ نے زمینی حملوں کے فرائض کی تکمیل کے لئے بم اور ۵ء۰ انچ کے راکٹ کے ساتھ معمول کے مطابق طویل فاصلے کی پرواز کے لئے ضروری ڈراپ ٹینک بھی استعمال کئے۔ اپنے حصار میں فوجی انداز سے چھپائے ہوئے سیبر کا یہ منظر کوئی اہم بات نہیں تھی ان طیاروں کو جنگ میں کثرت سے استعمال کیا گیا۔

ہدایت کے باوجود ایک بار پھر اے سی اے ایس آپریشنز سے ائیر ہیڈ کوارٹر میں ٹیلیفون رابطہ قائم کیا۔ اسٹیشن کمانڈر نے تجویز پیش کی کہ اس مرحلے پر ان آٹھ سیبر طیاروں کو آدم پور اور ہلواڑہ کے ہوائی اڈوں کے خلاف بھیجنے کے بجائے ایک ساتھ صرف ایک ہی ہدف پر بھیجا جائے۔ اس طرح ہندوستانی فضائیہ کی قوّت کے سامنے یہ زیادہ مؤثر طاقت ہوگی۔ ایک بار پھر سرگودھا اسٹیشن کمانڈر کی تجویز اے سی اے ایس آپریشنز کے اس فیصلے سے مسترد ہوگئی۔ جس کی توثیق کمانڈر انچیف نے بھی کی تھی۔ لیکن پاک فضائیہ کی مشکلات ابھی ختم نہیں ہوئی تھیں۔ اور آخر میں جب سرگودھا ہوائی اڈے سے آٹھ سیبر روانہ ہوئے تو پتہ چلا کہ ان میں سے بھی ایک پرواز کے قابل نہیں ہے اور اس کی جگہ لینے کے لیے کوئی دوسرا محفوظ طیارہ بھی دستیاب نہیں ہے ہوائی اڈے کے دفاع کے لیے مخصوص طیاروں کو استعمال کرنا مناسب نہ سمجھا گیا۔ اس لیے کہ پاک فضائیہ خود بھی غروب آفتاب کے وقت دشمن کے حملے کا خطرہ محسوس کر رہی تھی۔

سنگین خدشات دل میں لیے ہوئے گروپ کیپٹن مسعود نے سات سیبر طیاروں کو علاقے میں واقع ہندوستان کے ان دو بڑے ہوائی اڈوں کی جانب جاتے ہوئے دیکھا جن پر ہنٹر طیارے رینگ رہے تھے۔ زمین سے بلند ہوتے ہی فلائٹ لفٹیننٹ سلیم کے سیبر کا جنریٹر خراب ہوگیا۔ اسٹیشن کمانڈر کے خیال میں سرگودھا کے سیبر طیاروں کو صرف ایک ہی ہدف پر بھیجنے کے لیے یہ وجوہات کافی تھیں۔ مگر تقدیر اپنا فیصلہ پہلے ہی مرتب کر چکی تھی۔

ہندوستانی ہوائی اڈوں پر ضرب لگانے کے لیے پاک فضائیہ کے منصوبے کی راہ میں یہ بدقسمتی کی آخری دیوار نہ تھی۔ اس منصوبے کا سب سے اہم نکتہ یہ تھا کہ تمام طیارے بیک وقت بین الاقوامی سرحد پار کریں تاکہ اچانک حملے کا زیادہ سے زیادہ فائدہ حاصل کیا جا سکے۔ لیکن جبکہ پشاور کے طیاروں نے پٹھانکوٹ پر ضرب لگانے کی غرض سے ہدف پر پہنچنے کے لیے مقرر شدہ ۵ بجے شام کے وقت کا خیال رکھتے ہوئے ۴ بجکر ۵۱ منٹ پر پرواز شروع کی۔ سرگودھا پر در پیش مسائل کا نتیجہ یہ نکلا کہ اسکواڈرن لیڈر عالم کی قیادت میں اڑنے والے پہلے تین طیارے ۵ بجکر ۱۰ منٹ سے پہلے فضا میں بلند نہ ہو سکے۔ اسکواڈرن لیڈر رفیقی کی قیادت میں ہلواڑہ کی طرف جانے والے تین سیبر طیاروں کی پرواز میں مزید دس منٹ کی تاخیر ہو گئی۔ ہدف میں پہنچنے میں وقت کے درمیان اتنے بڑے فرق کا مطلب یہ ہوا کہ پٹھانکوٹ پر حملے سے ہندوستانی فضائیہ کو پاک فضائیہ کے ارادوں کی پہلے سے اطلاع ہو جائے گی۔ یہ بالکل ایسا ہی تھا جیسے سرگودھا سے ایک تار بھیج کر دشمن کو مطلع کر دیا جائے کہ — "ہم آ رہے ہیں!"

■■■

سرخروئی یا سانحہ

ہندوستان کے ساتھ نشانہ بازی کا معرکہ شروع ہوتے ہی پاک فضائیہ کو دشمن کی اگلی صفوں کے ہوائی اڈوں کو غیر مؤثر بنانے کی کوشش کرتے ہوئے ہندوستانی فضائیہ کو جوابی حملے کی ترغیب دینا تھا۔ ہوائی اڈوں پر ضرب کاری میں "پہل" اتنی ضروری تھی کہ کمانڈرانچیف کو نحیف قوت سے حملہ کرنے کا خطرہ مول لینا پڑا۔ اور واقعہ یہ ہوا کہ اس حملے سے جنگ کا پانسہ پلٹنے والے مقاصد ابھی پورے نہ ہو سکے لیکن اس کے باوجود پاک فضائیہ اس وقت تک ہونیوالے سب سے شدید معرکے سے اپنے حق میں فیصلہ لے کر نکلی اور اسے پہلی بار یہ واضح اشارہ مل گیا کہ سیبر طیارے ہنٹر کے مقابلے میں کمتر نہیں ہیں۔

ہوائی اڈے پر ضربی عنصر کو روانگی کی اجازت دینے سے پہلے آخری کام یہ تھا کہ ہندوستانی فضائیہ کی اگلی صفوں کے اڈوں کو چیک کر لیا جائے تاکہ اس بات کی تصدیق ہو جائے کہ اس نے اپنے طیارے وہاں سے ہٹائے نہیں ہیں۔ اسکواڈرن لیڈر اقبال اور حکیم اللہ دو لاک ہیڈ ایف ۱۰۴ طیاروں کو لے کر تقریباً ساڑھے تین بجے سہ پہر دشمن پر حملہ نہ کرنے کی ہدایت کی۔ روشنی میں ضبط سے کام لیتے ہوئے آدم پور اور ہلواڑہ پر ایک ہزار فٹ کی بلندی سے مشاہدہ کرتے ہوئے گذرے۔ انہوں نے دشمن کی طرف سے کسی مخالفت کے بغیر دونوں ہوائی اڈوں پر پانچ سے آٹھ منٹ کا وقت گذارا۔ اگر وہ چاہتے تو ہوائی اڈے پر کھڑے ہوئے ہندوستانی طیارے ان سے بچ نہ سکتے تھے ان کی آمد اور حملے کے بغیر واپسی نے یقیناً ہندوستانیوں کو ان کے مقصد سے آگاہ کر دیا ہوگا اور وہ سمجھ گئے ہوں گے کہ اب کیا ہونے والا ہے۔ ۱۹۶۵ء کی جنگ کے بعد اب یہ ممکن ہو گیا ہے کہ ۶ ستمبر کو پہلی بار صحیح معنوں میں ہندوستانی سرحد عبور کرنے والے پاک فضائیہ کے طیاروں میں سے ہر ایک کی کارگذاری کی تفصیلات مرتب کی جا سکیں۔

پٹھانکوٹ

جیسا کہ پہلے بتایا جا چکا ہے کہ پشاور سے اسکواڈرن لیڈر "نوزی حیدر" کے اسکواڈرن نمبر ۱۹ کے ۸ سیبر طیارے ہی پاک فضائیہ میں وہ ضربی عنصر تھے جو درسی کتب کے اصول کے تحت منصوبے کے عین مطابق پٹھانکوٹ پر ضرب لگا سکتے تھے پشاور سے اُڑنے والے لڑاکا طیاروں کی زد میں آنے والا یہ ہندوستانی فضائیہ کا واحد اڈہ تھا۔ اور اس کا دو سو میل یا اس سے کچھ زیادہ فاصلہ سیبر کی پرواز کے لئے آخری حد تھا۔ معرکے سے نکلنے کے لئے مناسب حد پرواز برقرار رکھنے کے لئے دو سو گیلن والے دو ڈراپ ٹینک بھی ساتھ رکھنا ضروری تھا۔

پاک فضائیہ کے منصوبہ سازوں کے ذہن میں شبہ تھا کہ پٹھانکوٹ پر ہندوستانی فضائیہ اب بھی مقیم ہے یا نہیں۔ لیکن سائنڈ ونڈر سے لیس دو ایف ۸۶ طیاروں کی حفاظت میں ۱۵ ہزار فٹ کی بلندی پر پرواز کرتے ہوئے آٹھ سیبر خوش قسمت نکلے جب پاک فضائیہ کے طیارے دشمن کی توجہ ہٹانے اور ہندوستانی راڈار کی زد سے بچنے کے لئے ۲۲ ہزار فٹ کی بلندی تک آ کر چکر دینے والی پرواز کے بعد پٹھانکوٹ پہنچے تو ہندوستانی طیاروں کی ایک بڑی تعداد حفاظتی حصار کے اندر ہوائی اڈے پر بکھری ہوئی تھی۔ سرحد عبور کرتے ہوئے سیبر کے ہوا بازوں نے اپنے گن سوئچ کا انتخاب کر لیا تھا۔ چار چار کی ٹکڑیوں میں خود کو دشمن کی نظر سے اوجھل رکھتے ہوئے ان سیبر طیاروں نے اپنے نیچے تقریباً ۵ ہزار فٹ کی بلندی پر دو نیٹ طیارے دیکھے۔

دن کے وقت ساڑھے تین بجے پٹھانکوٹ پر حملے کے مقصد کا خلاصہ بیان کرتے وقت ہوا بازوں کو ہوائی اڈے کی کوئی تصویر فراہم نہ کی جا سکی تھی۔ ہر پائلٹ کو بتایا گیا تھا کہ پروگرام کے مطابق اسے اپنی ۵ راکٹ والی

براؤننگ مشین گن سے دو بار جھپٹ کر حملے کرتے ہیں اور ہر طیارے پر بکتر شکن آتش گیر گولیوں کے اٹھارہ سو راؤنڈ موجود ہیں۔ اطراف میں دشمن کے طیاروں کی عدم موجودگی اور زمین سے ہلکی آتش بازی کے درمیان نوزی حیدر نے پندرہ سو فٹ کی بلندی سے محتاط اندازے کے مطابق چار غوطے لگا کر اپنا کام شروع کیا۔ ہر ایک نے بڑے سلیقے سے حفاظتی حصار کے اندر موجود "ہدف" کو اپنی اپنی گولیوں کے لئے منتخب کر لیا تھا۔ زمین پر کھڑے ہوئے طیاروں کے درمیان ہندوستانی فضائیہ کے نئے فائٹر مگ-۲۱ کو دیکھ کر حیدر کو بڑی مسرت ہوئی۔ انہوں نے ان طیاروں پر خصوصی توجہ دینے کا ارادہ کیا اور جب سارے پائلٹ اپنا کام دکھا چکے تو حفاظتی پرواز پر موجود ایک کے پائلٹ ڈنگ کی انڈر تواب نے ہوائی اڈے پر آگ کے ۱۴ شعلے ابھرتے شمار کئے اور اس کے ساتھ ہی کچھ ہلکی چنگاریاں بھی اُٹھتے دیکھیں۔

اس حملے کے دوران پاک فضائیہ کے صرف ایک طیارے کو چوٹ آئی اس کے فیوزلیج اور بازو کو معمولی نقصان پہنچا۔ حملے کے بعد سیبر اپنے ہدف کے علاقے سے نکلنے کے لئے پانچ یا چھ منٹ تک زمین سے لگے رہے اور واپس اپنی منزل تک پہنچنے کے لئے ایندھن کے غیر ضروری استعمال سے گریز ہی کے لئے اوپر بلند ہوئے۔ حالانکہ انہوں نے حملے کے دوران زیادہ سے زیادہ ایندھن استعمال کرنے کی غرض سے اپنے ڈراپ ٹینک بھی نہیں گرائے تھے مگر جب وہ اپنے قریب ترین ہوائی اڈے یعنی سرگودھا پر اُترے تو اُن کے پاس صرف تین سو پونڈ سے بھی کم ایندھن باقی بچا تھا جو صرف دو یا تین منٹ کی پرواز کے لئے کافی تھا۔ پشاور کے ایک سیبر کا ایندھن عین اس وقت بالکل ختم ہو گیا جب وہ اُترنے کے بعد رن وے پر رُخ موڑ رہا تھا۔ ایندھن کی آخری حد تک پرواز کا یہ انداز قطعی طور پر ناپسندیدہ تھا مگر جنگ کے دوران سیبر ہوا بازوں کے لئے تین سے چار سو پونڈ ایندھن کے ساتھ رن وے پر واپس پہنچ جانا خوش نصیبی کی بات سمجھی جاتی تھی۔ یہ ایک حقیقت ہے کہ اسکواڈرن نمبر ۱۹ کے طیارے اپنی تقریباً ۸۰ فیصد جنگی کارروائیوں کے بعد جب واپس آئے تو ان کے پاس پٹرول کا ذخیرہ تین سو پونڈ سے زیادہ نہیں تھا۔ آخری حد تک پرواز کا یہ ریکارڈ صرف ایندھن کی بچت کے لئے بہترین طریقہ کار اور سیکٹر ایس او سی کی مناسب ہدایات ہی سے ممکن ہوا۔

حملے کی روداد کے بیان میں مزید سوال جواب کے بعد پٹھانکوٹ کے "ضربی عنصر" کے کھاتے میں ایئر ٹریفک کنٹرول بلڈنگ کو نقصان پہنچانے

۶ ستمبر کو غروب آفتاب کے وقت پشاور کے اسکواڈرن نمبر ۱۹ نے پٹھانکوٹ پر بہت کامیاب حملہ کیا۔ ۸ سیبر طیاروں سے اس حملے کی قیادت کرنے والے اسکواڈرن لیڈر نوزی حیدر ستارۂ جرأت حملے کے لئے ٹیک آف سے پہلے اپنے سیبر میں بیٹھ رہے ہیں پاک فضائیہ کا یہ واحد ضربی عنصر تھا جس نے کوئی نقصان اٹھائے بغیر منصوبے کے عین مطابق کامیاب کارروائی کی۔

کے علاوہ سات عدد مگ ۔ ۲۱ پانچ میسٹیئر اور ایک فیری جائلڈ سی ۔ ۱۱۹ کی تباہی شمار ہوئی ۔ بعد میں پاک فضائیہ کے ڈائریکٹر پلان آپریشنز کے تجزیئے سے یہ بات سامنے آئی کہ مگ طیاروں کی تعداد کچھ زیادہ بتائی گئی ہے جبکہ ہندوستانیوں کا دعویٰ تھا کہ وہ مگ ۲۱ طیارے نہیں تھے بلکہ میسٹیئر تھے ۔ ہندوستانی فضائیہ کی سرکاری تاریخ کے مطابق اس وقت صرف ۹ عدد مگ ۔ ۲۱ طیارے انڈین ایئر فورس کی خدمت میں مصروف تھے ۔ معرکے کے خاتمے پر ہندوستان ان میں سے آٹھ طیاروں کی نمائش کرنے کو تیار تھا ۔ لیکن اس کے باوجود پٹھانکوٹ میں ہونے والے نقصانات کی تفصیل کچھ بھی ہو بلاشبہ یہ پاک فضائیہ کی ایسی کامیابی تھی جسے کوئی نقصان اٹھائے بغیر حاصل کیا گیا تھا ۔ بدقسمتی سے ایئر فیلڈ اسٹرائک پلان کے تحت اس شام تین حملوں میں یہ واحد کامیاب حملہ ثابت ہوا ۔

آدم پور

جب اسکواڈرن لیڈر عالم کی قیادت میں اسکواڈرن نمبر ۱۱ کے تین سیبر تیزی سے ڈھلتی ہوئی شام میں سطح زمین سے لگتی ہوئی نیچی پرواز کے ساتھ پنجاب سے گذر رہے تھے تو انہوں نے سیکسر کے ایس او سی کی آواز سنی جو وارننگ دے رہے تھے کہ پٹھانکوٹ پر حملے سے ہوشیار ہو کر دشمن کے طیارے علاقے میں منڈلا رہے ہیں ۔ جب عالم اور ان کے ساتھی اپنے نقطۂ شناخت سے صرف تیس سیکنڈ کے فاصلے پر امرتسر کے جنوب میں ترن تارن پر پہنچے تو انہوں نے چار ہنٹر طیاروں کو حملہ آور صف بندی کے ساتھ زمین سے پانچ سو فٹ کی بلندی پر پرواز کرتے دیکھا' ونگ کمانڈر عالم بیان کرتے ہیں ۔

" مجھے یاد ہے کہ میں نے یہ سوچتے ہوئے کہ یہ نئے ہنٹر کتنے خوبصورت طیارے ہیں' اپنے سیکشن کو ایندھن کے ٹینک گرا دینے کی ہدایت کی ۔ ہنٹر طیاروں نے بھی اپنے ڈراپ ٹینک گرا دیئے اور ہم لڑنے کے لئے ایک دوسرے پر جھپٹ پڑے ۔ معرکہ زیادہ دیر نہیں چلا ۔ میں نے نمبر ۳ ہنٹر پر نظر جمائی' وہ ایک مختصر برسٹ کے بعد اکھڑ گیا اور آگ کے گولے کی شکل میں زمین بوس ہو گیا ۔ حالانکہ میں یقین سے نہیں کہہ سکتا کہ اسے میری ضرب لگی بھی تھی یا نہیں ۔ اب ہم عددی اعتبار سے حریف کے برابر تھے ۔ میں نے اتنی نیچی سطح اور اتنی کم رفتار سے پہلے کبھی لڑائی نہیں لڑی تھی ۔ ! "

درختوں کی پھننگ پر قلابازیاں کھاتے' گھٹتے پلٹتے ہوئے چھ طیارے تقریباً دو سو ناٹ سے بھی کم رفتار پر اپنے اپنے انفرادی معرکے میں مصروف ایک دوسرے کے عقب میں آنے کی کوشش کر رہے تھے ۔ عالم بتاتے ہیں کہ :۔

" جنگ سے پہلے ہنٹر کے بارے میں رائے قائم کرتے ہوئے ہم کو شبہ تھا کہ اپنے فلیپ کی نقل و حرکت کی وجہ سے وہ سیبر کو غوطہ دے جائیگا اس معرکے میں ہم ایک دوسرے سے بہت قریب تھے ۔ تقریباً ایک ہزار فٹ سے بھی کم فاصلے پر ۔ تب میں نے اپنے حریف کا فلیپ نیچے جاتے دیکھا میں نے بھی اپنے فلیپ نیچے کر دیئے حالانکہ ہماری کم از کم رفتار کی حد نسبتاً زیادہ یعنی ۱۰۵ ناٹ ہے لیکن میں اس وقت ۲۰۰ ناٹ کی رفتار سے پرواز کر رہا تھا ۔ لیکن مجھے احساس ہوا کہ فلیپ گرانے سے میری رفتار کم ہو گئی اور مجھے اپنے حریف کے عقب میں رہنے میں کوئی مشکل پیش نہیں آئی اس لئے میں نے پھر فلیپ اوپر کر لئے ۔ "

" ہم ایک دوسرے کی دُم کے پیچھے لگے رہے اور جلد ہی میں نے اپنے شکار کو نشانہ بنا لیا ۔ ہم نے رُخ موڑتے ہوئے پانچ ڈگری قوت ثقل سے کام لیا تھا لیکن رفتار کم ہوتی گئی اور ہم دو ڈگری قوت ثقل تک پہنچ گئے ۔ "

" اس جنگ میں تمام' پانچ طیارے میری نظر کے سامنے تھے اور میں نے اپنے ایک ونگ مین اسکواڈرن لیڈر" بچ" احمد کو ایک ہنٹر کا نشانہ بناتے دیکھا ۔ یہ ہنٹر احمد کے سامنے موجود تھا ۔ ہم آدم پور سے تقریباً ۳۰ میل دور اس معرکے میں پانچ یا چھ منٹ تک مصروف رہے ۔ مجھے فکر یہ تھی کہ کہیں مزید ہندوستانی طیارے اس طرف نہ بھیج دیئے

پٹھانکوٹ کے اڈے کی تصویر جو پاک فضائیہ نے حاصل کی ۔ ۱۹۶۵ء میں اس اڈے پر ہندوستانی فضائیہ کو ملنے والے پہلے مگ ۔ ۲۱ تعینات تھے ۔ اسکواڈرن نمبر ۱۹ نے ان میں سے ، کی تباہی کا دعویٰ کیا لیکن انڈین ایئر فورس نے صرف ایک کا نقصان تسلیم کیا اور ۹ کو بالکل صحیح سالم قرار دیا ۔

جائیں۔ اس لئے میں نے اپنے تمام ساتھیوں کو آواز دی کہ اڈے کی طرف واپس چلو۔"

• اتفاق سے امرتسر راڈار پر پاک فضائیہ کا حملہ ان ہی لمحات میں ناکام بنا دیا گیا تھا اور انڈین ایئر فورس کے طیارے اس علاقے سے ہلواڑہ میں اپنے اڈے کی طرف واپس جا رہے تھے۔ میں بہت نیچی سطح پر تنہا پرواز میں مصروف تھا کہ ان میں سے دو ہنٹر میرے سامنے آ پہنچے۔ میں نے اپنا ایمونیشن چیک کرنے کے لئے بٹن دبائی۔ سیبر میں ایمونیشن کی پوزیشن بتانے کے لئے کوئی اشاریہ نہیں ہے۔ لیکن ہر گن کے لئے تین سو راؤنڈ یا پندرہ سیکنڈ کی فائرنگ صلاحیت کے ساتھ مشکل ہی سے ایمونیشن کی قلت کا سامنا ہوتا ہے۔ ہنٹر کے پاس اس کی چار توپوں میں سے ہر ایک ۳۰ ملی میٹر کی گولیوں کے ۱۲۵ راؤنڈ سے لیس ہوتی ہے۔ اس سے صرف چھ سیکنڈ تک مسلسل فائرنگ کا وقت ملتا ہے۔ اپنی گن کے شور کا دوبارہ یقین کر لینے کے بعد میں نے دشمن کے طیاروں کی طرف رُخ موڑا اور دوسرے آخری طیارے پر گولیاں چلا دیں۔ وہ میری طرف جھپٹا لیکن میرا خیال ہے اسے گولیاں لگ چکی تھیں۔ میں نے دھواں نکلتے دیکھا شعلے نہیں، عقل سے کام لیتے ہوئے میں نے فیصلہ کیا کہ مجھے اس کا پیچھا نہیں کرنا چاہیئے۔ کیونکہ میرے ایندھن کی سطح نیچی ہوتی جا رہی تھی۔ اس لئے میں نے سرحد پار کی اور اپنے گراؤنڈ کنٹرول انٹرسیپشن سے اپنی پوزیشن معلوم کرنے کے لئے بلندی پر پہنچ گیا۔ مجھے پتہ نہیں تھا کہ میرے بقیہ ساتھیوں پر کیا گذری۔ مجھے یہ معلوم کرکے سکون ہوا کہ وہ سب سرگودھا کے اطراف

حالانکہ اسکواڈرن لیڈر ایم ایم عالم کی قیادت میں آدم پور میں ہونے والا حملہ انڈین ایئر فورس کے ہنٹر طیاروں کی مدافعت سے ناکام رہا لیکن ہدف پر پہنچنے سے پہلے ہی پاکستانی اسکواڈرن کمانڈر نے دشمن کے دو طیاروں کو گرا کر ۱۹۶۵ میں اپنے اسکور کا آغاز کیا

۶ ستمبر کو ہلواڑہ پر یلغار کرنے والے بد قسمت سیبر سیکشن کا واحد رکن سیسل چوہدری جو زندہ بچ نکلا سرگودھا کے ہوائی اڈے پر برطانوی ایئر اتاشی کے ساتھ مقتب میں گرفتار کیا جانے والا ہندوستانی نیٹ نظر آ رہا۔ فلائٹ لیفٹیننٹ چوہدری کو ہلواڑہ کے اوپر دو ہنٹر تباہ کرنے کا اعزاز ملا اور انہیں ستارہ جرأت عطا کیا گیا۔

فلائٹ لیفٹیننٹ یونس حسین جو ہلواڑہ پر کارروائی کے دوران عددی طور پر برتر حریفوں میں سے ایک کا شکار کرنے کے بعد شہید ہوگئے' انہیں بعد از مرگ ستارۂ جرأت عطا کیا گیا۔

اسکواڈرن لیڈر سرفراز رفیقی ہلال جرأت ستارہ جرأت نے معرکہ ہلواڑہ میں اپنی گن جام ہوجانے سے قبل ایک ہنٹر مار گرایا لیکن گن جام ہوجانے کے بعد بھی وہ اپنے سیکشن کی مدد میں مصروف رہے اور ہندوستانی فضائیہ کے ایک ہنٹر جسے فلائنگ آفیسر گاندھی اڑا رہا تھا کا شکار ہوگئے۔ سرفراز رفیقی کی شجاعت کا اعتراف کرتے ہوئے ان کو بعد از شہادت ہلال جرأت اور ستارہ جرأت عطا کیا گیا اور پاک فضائیہ کے ایک اڈے کا نام بھی ان سے منسوب ہوا۔

میں ہیں' جہاں میں بھی واپس پہنچ کر اُتر گیا۔ یہ پہلا موقع تھا کہ ہم نے ہنٹر کا سامنا کیا اور اس دن ہمارے شبہات دور ہوگئے۔ بے شک نقل و حرکت میں سیبر طیارے ہنٹر سے کہیں زیادہ بہتر ہیں۔"

اسکواڈرن لیڈر عالم کے دونوں ساتھیوں اسکواڈرن لیڈر احمد اور فلائٹ لیفٹیننٹ حاتمی نے اپنی "گن سائٹ" کی خرابی کے باوجود ایک ہنٹر کو نقصان پہنچانے کا دعویٰ کیا۔ پاک فضائیہ کے ہوا بازوں کے حق میں شہادت دوسرے دن ہی مل گئی۔ آل انڈیا ریڈیو نے اعلان کیا کہ فلائٹ لیفٹیننٹ حسین (غالباً ہندوستان کے صدر ڈاکٹر ذاکر حسین کے صاحبزادے) کو آدم پور کے قریب دشمن کے سیبر طیاروں سے معرکے کے بعد ایک بُری طرح نقصان زدہ ہنٹر کو واپس لانے پر "ویر چکر" عطا کیا گیا ہے۔

حالانکہ ان سیبر طیاروں کو ان کے ہدف پر پہنچنے سے روک گیا' لیکن پھر بھی پاک فضائیہ اس امر پر مطمئن تھی کہ اس نے کوئی نقصان اٹھائے بغیر دو ہنٹر طیارے تباہ کر دیئے اور تین کو نقصان پہنچایا۔

ہلواڑہ

جب سیبر طیاروں کا اسکواڈرن نمبر ۵ اپنے اسکواڈرن لیڈر سرفراز رفیقی فلائٹ لیفٹیننٹ سیسل چودھری بحیثیت نمبر ۲ اور فلائٹ لیفٹیننٹ یونس حسین بحیثیت نمبر ۳ کے ساتھ فضا میں بلند ہو کر سرحد کی طرف بڑھا تو دن کی روشنی تیزی سے غائب ہو رہی تھی۔ ہلواڑہ پر حملہ کرنے والے سیبر طیاروں کی اس ٹکڑی نے عین اس وقت بین الاقوامی سرحد پار کی جب سرگودھا کے سیبر آدم پور کے ناکام

حملے کے بعد واپس آرہے تھے۔ دونوں نے نیچی سطح پر پرواز کے دوران ایک دوسرے کو دیکھا اور آر۔ٹی پر رابطہ قائم کر کے "پنچ" احمد نے کہا۔ "جانے والے سیبر۔ کڑی نظر رکھو۔ بہت سے ہنٹر اطراف میں موجود ہیں۔" اس احساس کے ساتھ کہ وہ ہندوستانی سرزمین کے اوپر پاک فضائیہ کے طیاروں کی ٹیم ہے انہوں نے اس وارننگ کی بڑی قدر کی۔ حالانکہ انہیں چوکس رکھنے کے لئے دوبارہ اطلاع کی ضرورت نہیں تھی۔ اور اپنے اندازے کے مطابق جب تک یہ سیکشن ہدف کے اوپر نہیں پہنچ گیا انُ سے دشمن کی فضائی مخالفت کہیں نظر نہیں آئی۔ اس وقت اندھیرا اتنا بڑھ چکا تھا کہ پندرہ سو فٹ کی بلندی سے بھی زمین پر موجود ٹھکانوں کی شناخت ممکن نہیں تھی۔ حالانکہ منصوبے کے مطابق حملے کی بلندی ساڑھے تین ہزار فٹ تھی۔ جب سیبر طیارے دو سو فٹ کی بلندی پر چکر لگاتے ہوئے ہلواڑہ

کو تلاش کر رہے تھے۔ سیسل چودھری نے اپنے لیڈر کو آواز دے کر بتایا کہ ہندوستانی فضائیہ کے دو نیٹ جانٹ۔ سی ۱۱۹ ٹرانسپورٹ طیارے مخالف سمت میں جا رہے ہیں۔ رفیقی نے جواب دیا۔ "انہیں جانے دو چند لمحوں میں ہم کچھ اور بہتر کام کر سکیں گے۔" لیکن پانچ منٹ تک دشمن کے علاقے میں چکر لگانے کے باوجود تاریکی نے زمین پر کسی ہدف کی شناخت نہ ہونے دی۔ اس وقت تک چودھری کے ڈراپ ٹینک خشک ہو چکے تھے۔ اس نے ہدایت کے مطابق اُس نے انہیں گرا دیا تب رفیقی نے یونس حسین کو آواز دے کر کہا کہ اگر شدید ضرورت در پیش نہ ہو تو اپنے ٹینک سنبھالے رکھنا۔ ان کی قلت کا امکان ہے۔ اس کے بعد کی داستان دُبلے پتلے، پستہ قد مگر سخت گیر سیسل چودھری نے بیان کی جو ہلواڑہ پر حملہ کرنے والے تین جیالوں میں سے تنہا واپس آیا تھا۔

رفیقی :- "دو ہنٹر بالکل سامنے بلندی پر۔ ان پر نظر رکھو۔" اس مرحلے پر سیبر سیدھے ۱۵۰ سے ۲۰۰ فٹ کی بلندی پر پرواز کر رہے تھے اور ہنٹر بائیں بازو کے دائرے میں چند سو فٹ کی بلندی پر تھے۔

یونس :- قائد۔ چلو ان کو پکڑیں۔

رفیقی :- پکڑیں گے۔ سیسل تم بائیں کو سنبھالو میں دائیں کو دیکھتا ہوں۔

یونس اور سیسل اپنے لیڈر کے عقب کی حفاظت کے لئے چکر لگا رہے تھے اس لئے رفیقی کو یہ معلوم نہ ہو سکا کہ ان میں سے کون کس سمت میں ہے اس لئے یونس نے آواز دی اور بتایا کہ موجودہ پوزیشن سے رفیقی کو بائیں ہاتھ والے طیارے کا نشانہ لینا چاہیئے اور وہ خود دائیں ہاتھ والے کو دیکھے گا۔

سیسل :- "لیڈر۔ تمہارا عقب محفوظ ہے۔ شوٹ۔"

اس کے بعد چودھری نے دیکھا کہ بائیں ہاتھ پر موجود (لیڈ) ہنٹر رفیقی کے برسٹ کی زد میں آ کر دھماکے سے اُڑ گیا۔ یونس نے ابھی تک فائر نہیں کیا تھا اور ابھی رفیقی نے پوچھا ہی تھا کہ کیوں؟ کہ اس کے نشانے والا ہنٹر جو نمبر ۲ کی پوزیشن میں اُڑ رہا تھا۔ خطرناک انداز میں دائیں ہاتھ پر آ گیا۔ یونس بھی اس کے ساتھ ہی گھوما اس کے عقب میں دو سیبر موجود تھے۔ عین اس وقت چودھری نے دیکھا دو اور ہنٹر دائیں سمت سے آ رہے ہیں۔

چودھری :- لیڈر۔ دو ہنٹر دائیں سمت سے آ رہے ہیں۔

رفیقی :- سنبھالو۔

چودھری :- دو اور ہنٹر بائیں طرف سے۔ اور مزید دو .....

رفیقی :- راجر ..... میرے عقب کی حفاظت کرو۔

سیبر طیاروں کا قائد دشمن کے علاقے میں ایک کے مقابلے میں تین حریفوں کو سامنے دیکھنے کے باوجود بہت پُر اعتماد تھا۔ یونس نمبر ۲ کا تعاقب کرتا ہوا علیحدہ ہو گیا تھا۔ رفیقی کی طرح اس نے بھی ڈراپ ٹینک نہیں گرائے تھے لیکن وہ خالی ہو چکے تھے اور نقل و حرکت پر کوئی خاص اثر نہیں ڈال سکتے تھے۔ رفیقی نے پہلے آنے والے دو ہنٹر طیاروں کے عقب میں پوزیشن لی اور ایک ہلکی سی باڑ ماری۔ لیکن اس کے ساتھ ہی اسے فضائی معرکے کے سبب سے تباہ کن لمحے کی آمد کی اطلاع مل گئی۔ اس کی گنیں جام ہو گئی تھیں۔ چودھری کی پریشانی کے لئے آر ٹی پر رفیقی کی آواز سنائی دی۔ "سیسل میری گنیں جام ہو گئی ہیں۔ تم قیادت سنبھال لو۔"

اس وقت فضا میں طاری اندھیرے کی آڑ میں رفیقی بڑی آسانی سے ہنٹر طیاروں کی برتر فورس سے بچ کر نکل سکتا تھا لیکن اس کا مطلب یہ تھا کہ یونس کو اس کے حال پر چھوڑ دیا جائے۔ عقبی تحفظ سے محروم ایک تنہا طیارہ ڈاگ فائٹ میں سب سے آسان نشانہ ہوتا ہے جیسے ہی چودھری نے آگے بڑھ کر قیادت سنبھالی وہ چلایا۔ "چار ہنٹر بائیں ہاتھ پر اور دو دائیں پر لیکن تمہارا عقب محفوظ ہے اور جب چودھری دائیں ہاتھ والے دو ہنٹر طیاروں کی طرف لپکا، رفیقی نے اس کے پیغام کی وصولی کی اطلاع دی۔ چودھری کے سامنے ایک ہنٹر طیارہ اپنی رفتار بڑھا کر نکل گیا لیکن دوسرے طیارے کے بائیں بازو کو نقصان پہنچا اور اس سے دھواں نکلنے لگا۔ وہ سیدھا ہوا تیزی سے اوپر کی طرف بلند ہوا اور پھر چودھری نے اس کے پائلٹ کو ایجکٹ کرتے دیکھا۔

اس کے بعد جب چودھری نے اپنے اطراف دیکھا تو اسے ایک سرے سے کوئی طیارہ نظر ہی نہیں آیا اور اپنی پرواز کے دیگر اراکین کو آر ٹی پر مسلسل آواز دینے کے بعد بھی اسے کوئی جواب نہ ملا۔ اسے صرف زمین پر ایک ہنٹر جلتا ہوا نظر آ رہا تھا اور اچانک اسے دوسرے دو ہنٹر طیاروں کی گنوں سے نکلتے ہوئے شعلوں کا احساس ہوا۔ یہ دونوں اس پر فائر کر رہے تھے۔ اس وقت وہ ۱۵۰ سے ۲۰۰ فٹ کی بلندی پر پرواز کر رہا تھا۔ وہ بیان کرتا ہے کہ :-

"میں تیزی سے پلٹا اور میں نے عمودی زاویئے سے ہنٹر کی طرف غوطہ لگایا۔ یہ ہنٹر زمین اور سیبر کے درمیان سینڈوچ ہو گئے تھے لیڈر میرے نیچے سے پلک جھپکتے ہی نکل گیا لیکن اس کا نمبر ۲ بہت نیچے تھا وہ ایسا نہ کر سکا۔ اس کے ونگ ٹپ زمین سے ٹکرا گئے اور وہ گاڑی کی طرح لڑھکتا ہوا شعلوں میں تبدیل ہو گیا۔"

"میں اوپر اٹھا، رفتار سست روی تک کم کی۔ رفتار کے بریک لگائے اور نوزہائی قلابازی شروع کر دی۔ فلیپ نیچے رکھے تاکہ رفتار ۱۲۰ ناٹ سے کم ہو جائے اور جیسی مجھے امید تھی ایک ہنٹر برق رفتاری کے ساتھ میرے اوپر سے گذر کر سامنے آ گیا اور جب میں نے لبلبی دبائی تو وہ میرے منہ پر ہی پھٹ پڑا۔ مجھے تقریباً آگ کے گولے سے نکلنا پڑا لیکن میں نے کسی نہ کسی طرح خود کو اس سے نکال لیا۔ رفیقی کا ابھی تک کچھ پتہ نہیں تھا لیکن اس وقت مجھے ایک ہنٹر اور ایک ایف۔ ۸۶ اُلجھے ہوئے نظر آئے۔ سیبر اپنے ہندوستانی حریف پر سبقت حاصل کر رہا تھا میں سمجھا یہ رفیقی ہو گا لیکن میں نے دیکھا سیبر اپنی پشت پر پلٹا اور اُسکے خوبصورت برسٹ کے ساتھ ہی ہنٹر شعلوں میں تبدیل ہو گیا۔ پاک فضائیہ میں یونس بہترین نشانہ باز تھا میں نے اسے آواز دی اور پوچھا کیا تم نے ابھی ایک ہنٹر مارا ہے۔

یونس :۔ ہاں۔

چودھری :۔ ساتھی۔ تمہارا عقب صاف ہے۔

یونس :۔ چلو یہاں سے نکل چلیں۔

جیسے ہی یہ نکلنے کے لئے سیدھے ہوئے چودھری نے دیکھا کہ یونس نے ابھی تک اپنے ڈراپ ٹینک نہیں گرائے ہیں۔ اس نے یونس سے کہا کہ ان سے چھٹکارا حاصل کرلو۔ ابھی کچھ ہوا بھی نہیں تھا اور چودھری رفیقی کے بارے میں پوچھنا چاہتا تھا کہ اس نے مزید دو ہنٹروں کو اپنی طرف آتے دیکھا۔

چودھری :۔ دو ہنٹر۔ عقب میں بلندی پر۔

یونس :۔ ساتھی۔ سفر جاری رکھو۔

اور جب ہنٹر ان کے عقب میں متوازی سطح پر آنے لگے تو چودھری نے کہا "بائیں طرف ہٹ جاؤ" نامعلوم وجوہات کی بنا پر یونس نے ایسا اقدام کیا جس کے خلاف وہ ہمیشہ بولتا رہتا تھا۔ وہ بلندی کی طرف بڑھنے لگا۔ اگر آپ ایک ہی سطح پر لڑ رہے ہوں تو پھر نیچے جانے والے طیارے کو شوٹ کرنا مشکل ہوتا ہے۔ یقیناً اسے گولی لگ چکی تھی۔ پھر میں نے دیکھا کہ اس کے طیارے نے آگ پکڑ لی۔ ہنٹر بلند ہوا لیکن سیبر اب بھی پائلٹ کے کنٹرول میں نظر آتا تھا۔ میں نے یونس کو آر ٹی پر آوازیں دیں۔ میں چیخ رہا تھا کہ ایجکٹ کر جاؤ۔ لیکن کاک پٹ شعلوں کی لپیٹ میں آچکا تھا۔ میں دونوں ہنٹر طیاروں کے عقب میں چلا گیا اور ایسے مقام پر چلتا رہا جہاں سے وہ مجھے دیکھ نہ سکتے تھے' وہ فرار نہیں ہو رہے تھے۔ اس لئے مجھ پر ان کی نظر نہیں پڑی۔ میں ان کے قریب پہنچ رہا تھا کہ اچانک بڑی تیزی سے وہ ہٹ گئے۔ میں نے دیکھا میرے عقب میں دو ہنٹر آرہے ہیں۔ انہوں نے ہی میرے سامنے موجود ہنٹر جوڑی کو میری موجودگی سے مطلع کیا تھا۔ میں بھی پیچھے کی طرف پلٹا اور ہندوستان کی سمت بڑھنے لگا۔ میں نے جلدی سے ایندھن پر نظر ڈالی اس کی حالت کچھ زیادہ اچھی نہ تھی۔ اس لئے میں نے نکل جانے کا فیصلہ کیا۔ اس کا مطلب یہ تھا کہ میں چاروں ہنٹر طیاروں کے ساتھ کچھ دیر چکر لگاؤں لیکن ان کی بے حد بھونڈی پرواز سے فائدہ اٹھاتے ہوئے میں نے اپنی سیدھی راہ نکال لی اور صحیح سمت کی طرف چل پڑا۔"

میں نے عقبی منظر والے شیشے میں دیکھا کہ سب سے آگے والا ہنٹر بلند ہوا اور ادِھر اُدھر ڈولنے لگا اس کا مطلب یہ تھا کہ وہ مجھے کھو چکا ہے۔ تقریباً ایک منٹ بعد میں نے دریائے بیاس پار کر لیا۔ اس سے پتہ چلا کہ ہم ہلواڑہ سے بہت قریب تھے۔ میں نے لاہور واپس پہنچنے کا راستہ تلاش کر لیا۔ اور سرگودھا واپس آنے کے لئے بیس ہزار فٹ کی بلندی پر پہنچ گیا۔ میں سمجھ رہا تھا کہ سرگودھا سے بیس میل پہلے ہی میرا ایندھن ختم ہو جائے گا۔ مگر ایسا نہیں ہوا۔ حقیقت میں میرا ایندھن اس وقت تک ختم نہیں ہوا جب تک کہ میں زمین پر آنے کے لئے تیار نہیں ہو گیا۔ میں صرف دو ہنٹر تباہ کرنے کا دعویٰ کر سکتا تھا۔ زمین سے ٹکرا کر تباہ ہونے والے ہنٹر کے بارے میں میرے پاس کوئی ثبوت نہیں تھا لیکن رفیقی نے ایک ہنٹر مارا اور میں نے یونس کو اس کے علاوہ جس کا وہ پہلے تعاقب کر رہا تھا ایک ہنٹر کا شکار کرتے دیکھا۔

ایک شخص۔ یہاں تک کہ سیسل چودھری جیسا سخت جان پیشہ ور فوجی بھی اپنی آنکھوں کے سامنے اپنے دوستوں کو ہلاک ہوتے ہوئے دیکھ کر کیا محسوس کرتا ہے۔ خاص طور پر اس وقت جب موت خود اس کی آنکھوں کے سامنے رقص کر رہی ہو اور دیر تک موت کا سامنا کرنے کے بعد وہ معجزاتی طور پر اس سے بچ نکلنے میں کامیاب ہوا ہو۔

"اس قسم کے صدمے کے نتیجے میں یا تو آپ حواس کھو بیٹھتے ہیں یا غصے سے پاگل ہو جاتے ہیں۔ غالباً یہی وجہ ہے کہ میں ہنٹر طیاروں کے نرغے میں تنہا پھنس گیا تو مجھ پر جارحانہ جنون طاری تھا۔"

ہلواڑہ پر حملہ کرنے والے تینوں ہوا بازوں (دو کو بعد از مرگ) ستارۂ جرأت عطا کیا گیا جو ایک طرح سے برطانیہ کے امتیازی فلائنگ کراس کے مساوی ہے۔ بے لوث فرض شناسی کے شاندار مظاہرے پر اسکواڈرن لیڈر سرفراز رفیقی کو پاکستان کے سب سے اعلیٰ اعزازات میں سے ایک یعنی ہلال جرأت عطا کیا گیا۔ ان کے اطلاع نامہ نظیر میں کہا گیا۔

"اسکواڈرن لیڈر سرفراز رفیقی نے فنی خرابی کی وجہ سے اپنی گن جام ہو جانے سے قبل دس ہنٹر طیاروں کی فارمیشن میں سے ایک کو نشانہ بنایا۔ اس کے بعد وہ گولیاں نہ برسا سکے۔ لیکن انہوں نے میدانِ جنگ چھوڑنے سے انکار کر دیا۔ حالانکہ وہ ایسا کرنے میں قطعی حق بجانب ہوتے۔ اس کے بجائے انہوں نے اپنے نمبر ۲ کو قیادت سنبھالنے کا حکم دیا اور دشمن سے معرکہ جاری رکھا۔ انہوں نے فارمیشن میں خود کو دفاعی پوزیشن میں لا کر ایک غیر مسلح طیارے کی حربی نقل و حرکت سے جتنا زیادہ ممکن ہو سکا تحفظ فراہم کرنے کی کوشش کی جبکہ بقیہ ساتھی معرکے میں مصروف رہے۔"

اسکواڈرن لیڈر رفیقی کی جرأت اور ایثار کا یہ کارنامہ فضائی جنگ کی تاریخ میں بہترین کارناموں کا ہم پلہ ہے۔ انہیں اپنے خاتمے پر بالکل شبہ نہیں تھا......

یہ بات کبھی معلوم نہ ہو سکے گی کہ اسکواڈرن لیڈر رفیقی نے کس طرح موت کو ہم آغوش کیا لیکن مشرقی پاکستان میں پیدا ہونے والے اس تیس سالہ نوجوان نے پاک فضائیہ کی اعلیٰ روایات کے مطابق زندگی کا سفر مکمل کیا۔ عمر میں ان سے ایک سال چھوٹے فلائٹ لیفٹیننٹ یونس نے بھی شدید مشکلات کے سامنے اپنے عزم اور جرأت کے شاندار مظاہرے سے پاکستانی عوام کو روحانی تحریک عطا کی۔

معرکہ ہلواڑہ سے متعلق ہندوستان کی ایک سرکاری رپورٹ میں دعویٰ کیا گیا ہے کہ پاک فضائیہ کے چار سیبر طیارے ہندوستانی فضائیہ کے اڈے پر

حملہ کر رہے تھے، ان چاروں کو طیارہ شکن توپوں اور گشتی ہنٹر طیاروں نے مار گرایا۔ ان میں سے دو فلائٹ لیفٹیننٹ ڈی این راٹھور اور فلائنگ آفیسر وی کے نیب سے معرکہ آرائی کر رہے تھے اور جب دیگر دو ہنٹر طیاروں نے جن کی قیادت فلائنگ آفیسر گاندھی کر رہے تھے۔ ہوائی اڈے کے اوپر معرکہ آرائی دیکھی تو یہ دونوں بھی فوراً اس میں شامل ہو گئے۔ ایک سیبر زمینی فائر کا نشانہ بن گیا اور دوسرے کو گاندھی کی گن نے مار گرایا۔ جبکہ دوسرے دو سیبر ہوائی اڈے پر بم اور گولیاں برسانے پر تلے رہے۔ راٹھور نے نیب کو بائیں جانب والے الیفنٹ پر حملے کی ہدایت کرتے ہوئے دائیں ہاتھ پر موجود طیارے کے قریب پہنچ کر تقریباً ۷۵۰ گز کے فاصلے سے فائر کھول دیا۔ مزید قریب جاتے ہوئے راٹھور نے ۵۰۰ گز کے فاصلے سے پھر فائر کیا اور یہ ضرب سیبر کے لئے جاں لیوا ثابت ہوئی۔ وہ ہوائی اڈے سے پانچ یا چھ میل دور آگ کے شعلوں میں لپٹا ہوا زمین پر جا گرا۔ نیب جس نے پہلے کبھی فضا سے فضا میں فائر نہیں کیا تھا اور اس وقت تک زیر تربیت ہی تھا۔ دوسرے سیبر کے قریب پہنچ کر (جو رپورٹ کے مطابق ابھی تک ہوائی اڈے پر حملے میں مصروف تھا) تقریباً ۴ سو گز کے فاصلے سے فائر کھول دیا۔ پاکستانی پائلٹ نے فوراً ہلواڑہ پر حملہ ختم کر دیا اور تیزی سے اوپر اٹھنے لگا۔ نیب نے تیزی سے قریب پہنچ کر بلند ہوتے ہوئے سیبر پر سو گز کے فاصلے سے دوبارہ فائر کیا، اوپر اٹھتا ہوا طیارہ نسبتاً بہتر نشانہ تھا اور جیسے ہی ہنٹر کی توپ کا شیل بائیں ونگ پر لگا، سیبر کے ٹکڑے فضا میں اڑتے نظر آئے۔ دھوئیں کا ایک بھبکا نکلا جو تیزی سے آگ کی چادر میں تبدیل ہو گیا۔ یہ فضا میں تباہ ہو کر زمین پر گرنے والے چار پاکستانی سیبر طیاروں میں سے آخری تھا۔

کچھ غلط بیانی کے علاوہ یہ اسکواڈرن لیڈر رفیقی اور فلائٹ لیفٹیننٹ حسین کی موت کی صحیح تفصیل ہو سکتی ہے۔ دیگر کامیابیوں کا دعویٰ نمایاں طور پر غلط تھا اور پاک فضائیہ کے ریکارڈ سے ظاہر ہوتا ہے کہ حقیقت میں فلائنگ آفیسر گاندھی شکار بنا شکاری نہیں۔

جنگ کے بعد ہندوستان کے اس دعوے کے باوجود کہ ہلواڑہ پر اس نے کوئی نقصان اٹھائے بغیر چار سیبر تباہ کئے۔ پاک فضائیہ کے تعین کے مطابق ہوائی اڈوں پر حملے کے دوران کم از کم ۴ ہنٹر فضا میں تباہ ہوئے* اور تقریباً ایک درجن طیارے زمین پر تباہ کئے گئے اور تین یا چار کو نقصان پہنچا۔ اس کے مقابلے میں پاک فضائیہ کو دو سیبر ایف ۸۶ اور ان کے ہوا بازوں کا نقصان اٹھانا پڑا۔

ناسازگار حالات کے باوجود ہوائی اڈوں پر حملے جاری رکھنے کے حق میں یہ اعداد و شمار کافی تھے اور جب ۶ ستمبر کی رات آئی تو پاک فضائیہ کا حوصلہ بلندی کی نئی سطح چھو رہا تھا۔ سیبر طیارے ہنٹر کی اچھی طرح ناپ تول کر چکے تھے اور اس بات میں کوئی شبہ باقی نہیں رہا تھا کہ پاکستانی پائلٹ اپنی ناگزیر عددی عدم مساوات کے باوجود اپنی ہندوستانی جوڑ کو پرواز اور معرکوں میں زیر کرنے کے اہل تھے۔

فضائیہ کے ہیڈ کوارٹر میں جنگ کا سب سے اہم اور فیصلہ کن دن اطمینان بخش نتائج کے ساتھ گزار لینے کی مسرت دو انتہائی مقبول اور تجربہ کار افسروں کے نقصان کے غم میں دب کر رہ گئی۔ پاک فضائیہ اس معیار کے پائلٹوں کا مسلسل نقصان برداشت نہیں کر سکتی تھی۔ کمانڈر انچیف رفیقی کو ایک بہترین نوجوان کی حیثیت سے جانتے تھے لیکن پہلے دن کی کارگزاریوں نے فضائی جنگ میں پہل کے فوائد بلاشبہ پاکستان کو منتقل کر دیئے تھے۔ فضا میں برتری کی یہ ضمانت ایئر وائس مارشل نور خاں کے لئے انتہائی اطمینان کا باعث بنی۔ ہوائی اڈوں پر حملے سے واپس آنے والوں کے شور کے خاتمے کے بعد صرف سرگودھا میں اسٹیشن کمانڈر کی نظر ہلواڑہ حملے سے بچ کر آنے والے واحد پائلٹ پر پڑی جس کی موجودگی ان کے خدشات اور پہلے دن کے دل شکن حالات کے خاتمے کا ثبوت تھی۔ پاک فضائیہ نے سب سے پہلا سبق یہ حاصل کیا کہ ایک چھوٹی سی اور مضبوطی سے منظم فضائیہ میں سانحہ اسی شدت سے محسوس کیا جاتا ہے جیسے ذاتی طور پر کسی کے نہیں۔!

امرتسر راڈار

ہندوستانی فضائیہ کے اگلی صف کے ہوائی اڈوں کے بعد سب سے زیادہ اہم نشانہ امرتسر کا خصوصی طاقت والا جی سی آئی راڈار تھا۔ جس پر منصوبے کے مطابق دوسرے حملوں کے ساتھ ہی وار کرنا تھا۔ پاک فضائیہ کو درپیش مسائل میں سے ایک اہم مسئلہ امرتسر راڈار اسٹیشن کے صحیح مقام کا تعین تھا۔ اس اسٹیشن کی صدائے علامت "فش آئل" سے پاکستان کا فضائی انٹیلیجنس اسٹاف اچھی طرح واقف تھا لیکن ۵ میل کے اندر اس کے صحیح مقام کا تعین نہ ہو سکا تھا۔ ٹھیک ٹھیک نشانہ لگانے کے لئے یہ کوئی اچھی بات نہ تھی۔ انڈین راڈار اور اس کے موبائل یونٹوں کی نشریات سن کر اس کے صحیح مقام کا تعین کرنا پشاور کے اسکواڈرن نمبر ۲۴ اور اس کے خصوصی آلات سے لیس دو آر بی۔ ۵۷ ایف اور بلند پرواز والے آر بی۔ ۵۷ ایف (جسے ڈروپی کہتے تھے) کی ذمہ داری تھی۔

یہ خصوصی ایلیمنٹ (الیکٹرونک انٹیلیجنس) اسکواڈرن دشمن کی راڈار تنصیبات پر نیچی پرواز سے خلل اندازی کرنے کے علاوہ ہندوستانی طیاروں کے وی ایچ ایف ریڈیو چینل سننے اور انہیں جام کرنے کا ذمہ دار بھی تھا۔ اسے خاص طور پر ان نشریات کو سننے اور جام کرنے کی ہدایات تھیں جو انڈین ایئر فورس کا گراؤنڈ کنٹرول انٹرسیپشن اسٹیشن اپنے فائٹر طیاروں کو ہدایات دینے کیلئے استعمال کر رہا تھا۔ پشاور اسکواڈرن نمبر ۲۴ کا آر بی۔ ۵۷ ایف پٹھانکوٹ پر

---

* تعجب خیز انداز میں انڈین ایئر فورس نے ۶ ستمبر کو کسی ہنٹر طیارے کا نقصان تسلیم نہیں کیا۔ لیکن پاک فضائیہ کم از کم دو ہوا بازوں فلائنگ آفیسر پی ایس پنگالی اور فلائنگ آفیسر گاندھی کا ریکارڈ ہے جو ہلواڑہ کے قریب معرکے میں ۶ ستمبر کو اپنے طیاروں سے ایجیکٹ کر گئے تھے اس کے علاوہ پانچ اور ہنٹر پائلٹ ہیں جو انہیں تاریکیوں میں ہلاک ہوئے یا ایجیکٹ کر گئے۔

حملے کے وقت دشمن کے جی سی آئی ٹرانسمشن میں مداخلت کرنے اور ہندوستانی طیاروں کو آدم پور کے ہوائی اڈے پر واپس بھیجنے کے لئے جعلی احکامات دینے کے لئے استعمال کیا گیا تھا۔ آر بی ۔ ۵۷ ۔ ایف نے ہندوستانیوں کے آر ٹی ٹرانسمشن بھی جام کئے ۔ اور اس طرح پاک فضائیہ کے جی سی آئی کنٹرولر کو دشمن کے طیاروں کی نقل و حرکت کا علم ہو گیا۔ آر ٹی کی نشریات سننے میں آسانی اس وجہ سے بھی تھی کہ انڈین ایئر فورس اور پاک فضائیہ دونوں ہی پیغام رسانی کے لئے انگریزی زبان استعمال کرتی تھیں ۔

۶ ستمبر کو غروب آفتاب کے وقت امرتسر پر پہلے حملے کے لئے ونگ کمانڈر محمد شمیم کی قیادت میں ۴ سیبر ایف۔ ۸۶ طیاروں نے شام ۵ بج کر ۴ منٹ پر سرگودھا سے پرواز کی ۔ ان کے ساتھ اسکواڈرن لیڈر رشید اپنے آر بی ۔ ۵۷ بی میں موجود تھے ۔ منصوبہ یہ تھا کہ آر بی ۔ ۵۷ بی ہندوستان کے "فش آئل" اسٹیشن پر جا پہنچے گا اور اس طرح اسٹیشن کے مقام کی نشاندہی کر کے حملہ کرنے والے سیبر طیاروں کی رہنمائی کرے گا ۔ جیسے ہی یہ فارمیشن وزیر آباد پہنچی' آر بی ۔ ۵۷ بی کے خصوصی الیکٹرونک آلات نے کام کرنا چھوڑ دیا' اس لئے اس مشن کو خیر باد کہنا پڑا ۔!

لیکن اسکواڈرن لیڈر اقبال پشاور سے دوسرے آر بی ۔ ۵۷ بی میں روانہ ہو چکے تھے اس لئے ونگ کمانڈر شمیم نے سرگودھا ہوائی اڈے پر اپنے سیبر طیاروں کے لئے دوبارہ ایندھن لینے کے بعد اندھیرے میں ایلیمنٹ طیارے کے ساتھ امرتسر پر دھاوا بولنے کی کوشش کی مگر ایک بار پھر یہ حملہ ناکام رہا ۔ ہندوستانیوں نے اپنے راڈار کو سخت حفاظتی دائرے میں لے رکھا تھا اور اس کی وجہ سے آر بی ۔ ۵۷ بی کا ایک انجن ٹھکانے کے اوپر پہنچ کر نشانہ بن گیا ۔ ونگ کمانڈر اقبال اپنے مجروح ایلیمنٹ طیارے کو باقی بچنے والے انجن کے سہارے واپس اپنے اڈے پر لے آئے اور سیبر طیارے ہدف کی ٹھیک طرح نشاندہی نہ ہونے کی وجہ سے اپنا حملہ ترک کر کے واپس آنے پر مجبور ہو گئے ۔

دیگر راڈار اور ہوائی اڈے

اس ابتدائی منصوبے کی تکمیل کے لئے چار عدد مسلح لاک ہیڈ ٹی ۳۳ تربیتی طیاروں کو سرگودھا سے اُڑ کر فیروز پور راڈار پر اور ماری پور فورس کے ۸ ۔ ایف ۔ ۸۶ اور ۴ ٹی ۔ ۳۳ طیاروں کو وسطی سیکٹر میں جام نگر کے ہوائی اڈے اور پور بندر کے راڈار پر حملہ کرنا تھا ۔ امرتسر کی طرح فیروز پور اور پور بندر راڈار بھی فریبی نکلے ۔ شبہ تھا کہ آیا ان کا وجود ہے بھی یا نہیں ۔ حقیقت میں پور بندر راڈار کے وجود کے بارے میں زیادہ شک تھا ۔ فیروز پور پر امرتسر کے مقابلے میں کم طاقت اور کمتر دائرہ کار والا موبائل ٹی پی ایس وائی ۔ اڈہ نصب تھا ۔ اس میں صرف پیشگی اطلاع دینے کی سہولت تھی اور جی سی آئی (گراؤنڈ کنٹرول انٹرسیپشن) کی سہولت کا فقدان تھا ۔

اس وقت ہلکے انداز میں مسلح کئے جانے والے صرف دو عدد ٹی ۔ ۳۳ طیارے ان ذیلی حملوں کے لئے فراہم ہو سکے ۔ خیال تھا کہ معمولی دفاعی انتظام والے ثانوی درجے کے ہدف کے لئے یہ طیارے کافی ہوں گے ۔ تمام ٹی ۔ ۳۳ طیارے وقت پر روانہ ہوئے مگر اپنا ہدف پا لینے میں زیادہ خوش قسمت ثابت نہیں ہوئے ۔ جنوب کے دو ٹی ۔ ۳۳ طیارے بھوج میں ہندوستانی فضائیہ کے ہوائی اڈے کی طرف متوجہ ہو گئے ۔ جس پر اطلاع کے مطابق بمباری کا سامان موجود تھا ۔ یہ متبادل ہدف تھا' یہاں قابل ذکر کوئی نشانہ نظر نہ آیا پھر بھی ٹی ۔ ۳۳ طیاروں نے اپنی تمام گولیاں ہوائی اڈے کے علاقے میں استعمال کر ڈالیں ۔

فضائی حملوں کے سلسلے کی آخری کڑی یعنی ماری پور اڈے سے جام نگر کے اڈے پر حملے پر محض اس لئے عمل نہ ہو سکا کہ پاک فضائیہ کے پاس وسائل بالکل ختم ہو چکے تھے ۔ سرگودھا اسٹرائیک فورس کی ضروریات پوری کرنے کے بعد ماری پور کے پاس صرف ایک درجن سیبر بچے تھے ۔ ان میں سے کئی استعمال کے قابل بھی نہیں تھے ۔ اس مختصر سی فورس میں سے چار تو بری فوج کی مدد کیلئے مخصوص تھے اور کچھ فضائی دفاع کی اہم ضرورت کے لئے پابند کر دیئے گئے تھے ۔

اگر جام نگر جانے کے لئے طیارے دستیاب ہو بھی جاتے تو ان کے لئے اپنے عام ونگ فیول ٹینک کے علاوہ دو عدد فاضل ڈراپ ٹینک درکار ہوتے لیکن کیونکہ جام نگر پر حملے کی تیاری کے احکامات ڈھائی بجے دن کو موصول ہوئے تھے اس لئے اتنے طویل فاصلے پر واقع ہدف کے لئے کسی بھی طیارے کو لیس کرنے کے لئے وقت بہت کم تھا ۔ اس لئے جام نگر شبخون کی فہرست میں شامل کر دیا گیا جس کے تحت پاک فضائیہ نے دشمن کی اگلی صفوں کے ہوائی اڈوں کو مسلسل دباؤ میں رکھنے کا منصوبہ بنایا تھا ۔

■■■

پاک فضائیہ کے شب خون کا آغاز

جنگ کے آغاز کے ساتھ ہی ۶ ستمبر کو ہندوستان کے ہوائی اڈوں پر اپنے منصوبے کے مطابق ملی جلی کامیابی کے ساتھ حملوں کے بعد پاک فضائیہ کے لئے ضروری تھا کہ وہ دوسرے دن دشمن کی جوابی کارروائی کی شدت کو کم کرنے کے لئے اسکی اگلی صفوں کے ہوائی اڈوں پر دباؤ قائم رکھے اب بی۔۵۷ کو اپنا کام دکھانا تھا۔ دن کی روشنی میں اس کا استعمال خطرے کو دعوت دینا ہے۔ اس لئے گروپ کیپٹن ڈوگر کو ہدایت کی گئی کہ بی۔۵۷ سے نصف شب کے قریب پٹھانکوٹ، آدم پور اور ہلواڑہ پر بمباری کی جائے اور یہ سلسلہ بم، راکٹ اور گن کے استعمال کے ساتھ ۷ ستمبر کی صبح ساڑھے چار بجے تک جاری رکھا جائے۔

بمبار ونگ نمبر ۳۱ کشمیر میں اگست کے مہینے سے شروع ہونے والے بحران کے وقت ہی سے نیم مستعدی کی حالت میں تھا۔ اس وقت سے اسکواڈرن کے وہ افسران جو تربیتی کورس یا چھٹیوں پر تھے واپس آکر ماری پور پر اس کے دستہ نمبر ۷ اور ۸ میں شامل ہو چکے تھے۔ پہلے یہ ارادہ تھا کہ بی۔۵۷ طیاروں کو صرف ماری پور کے اڈے سے استعمال کیا جائیگا لیکن کمانڈر انچیف نے محسوس کیا کہ اس سے کافی طویل فضول پرواز کرنی پڑے گی اس لئے ۷ ستمبر کی رات کو چار بی۔۵۷ ونگ کمانڈر لطیف کی قیادت میں پشاور پہنچا دیئے گئے۔ اور انہیں کارروائی کے لئے چوکس رہنے کی ہدایت کی گئی اور جیسے جیسے تجربوں میں اضافہ ہوتا گیا اس ونگ کے مزید بیس میں سے دس بمباروں نے ۸ ستمبر کو یہی راہ اپنائی، ماری پور سے روانگی سے قبل بی۔۵۷ طیاروں پر ان کا پورا بوجھ لاد دیا گیا جس میں ایک ہزار پونڈ والے ۴ بم فیوزیلج کے اسلحہ خانے میں اور ساڑھے سات سو پونڈ والے ۴ عدد بم طیارے کے بازوؤں کے نیچے، دیگر الفاظ میں مجموعی طور پر سات ہزار پونڈ گولہ بارود۔ اس بوجھ کے ساتھ بی۔۵۷ پرواز کے لئے موزوں عام وزن سے کچھ زیادہ بھاری ہو جاتا ہے اور اسے اڑان کے لئے رن وے پر زیادہ فاصلے طے کرنا پڑتا ہے لیکن پاک فضائیہ نے اس حد کو نظرانداز کر دیا اپنے بمباری کے سامان کے علاوہ بی۔۵۷ اپنے بازوؤں کے ساتھ ۲۰ ایم ایم کی ۴ گن بھی لگائے رہتا ہے جن میں ۸ سو راؤنڈ گولیاں ہوتی ہیں، لیکن اس طیارے کا اصلی کام بم برسانا ہے اسکی گن کی نشست متحرک نہیں ہوتی۔

ہندوستان سے جنگ شروع ہونے سے تقریباً ۲ سال قبل امریکی فوجی امداد کے مشاورتی گروپ نے پاک فضائیہ کے بی۔۵۷ بمبار طیاروں کے لئے آر بی۔ I اے راڈار بم نشست فراہم کی تھی۔ مئی ۱۹۶۵ء میں امریکی تعاون سے اس راڈار کو طیاروں میں نصب کیا گیا۔ پاک فضائیہ کے بمبار طیاروں کا سارا عملہ زیادہ بلندی سے ایٹمی ہتھیار کے استعمال کے لئے بنائے جانے والے ان پیچیدہ آلات پر عبور نہیں رکھتا تھا۔ آر بی۔ I اے راڈار پندرہ میل کے فاصلے سے زمین کی ساخت بتا کر نیوی گیشن کا ثانوی کام انجام دیتا ہے لیکن یہ بہت مختصر دائرے میں عکس پیش کرتا ہے اور عکس ریزی میں سطح زمین کے قریب الجھاؤ نظر آتا ہے اس لئے دشمن کے ہوائی اڈوں پر پاک فضائیہ کے بمباروں کی نیچی پرواز والے حملوں میں اس دائرے کے استعمال کی اہمیت نسبتاً کم ہو گئی تھی اور زیادہ تر ہدف تسلیم شدہ مگر ذرا مشکل طریقے یعنی نقشوں کے مطالعے ہی سے پہچانے گئے۔ رات کے وقت یہ کام مشکل ہوتا ہے اور درختوں کی اونچائی پر اور بھی مشکل ہوتا ہے اس لئے کہ اس سطح پر پرواز کے دوران اپنے جی سی آئی راڈار سے بھی کوئی رابطہ قائم نہیں رکھا جا سکتا۔

اپنے ذاتی سامان اور بم لادنے کے لئے آلات وغیرہ کے بغیر پشاور

ستمبر کو انڈین ایئر فورس کی اگلی صف کے اڈوں
کے خلاف پاک فضائیہ کے سیبر طیاروں کی جزوی
کامیاب ضرب کے بعد پاک فضائیہ کے مارٹن
بی-۵۷ پر مشتمل بمبار فورس نے شبینہ بمباری
کی مہم کا آغاز کیا۔ بمبار ونگ نمبر ۳۱ کے کچھ بی-۵۷
طیارے ۱۹۶۵ میں اپنی مہم کے آغاز سے پہلے
ماری پور کے ہوائی اڈے پر صف بستہ ہیں ان میں
دو طیاروں نے پرواز کے لئے کارتوس سٹارٹ لیا ہے۔

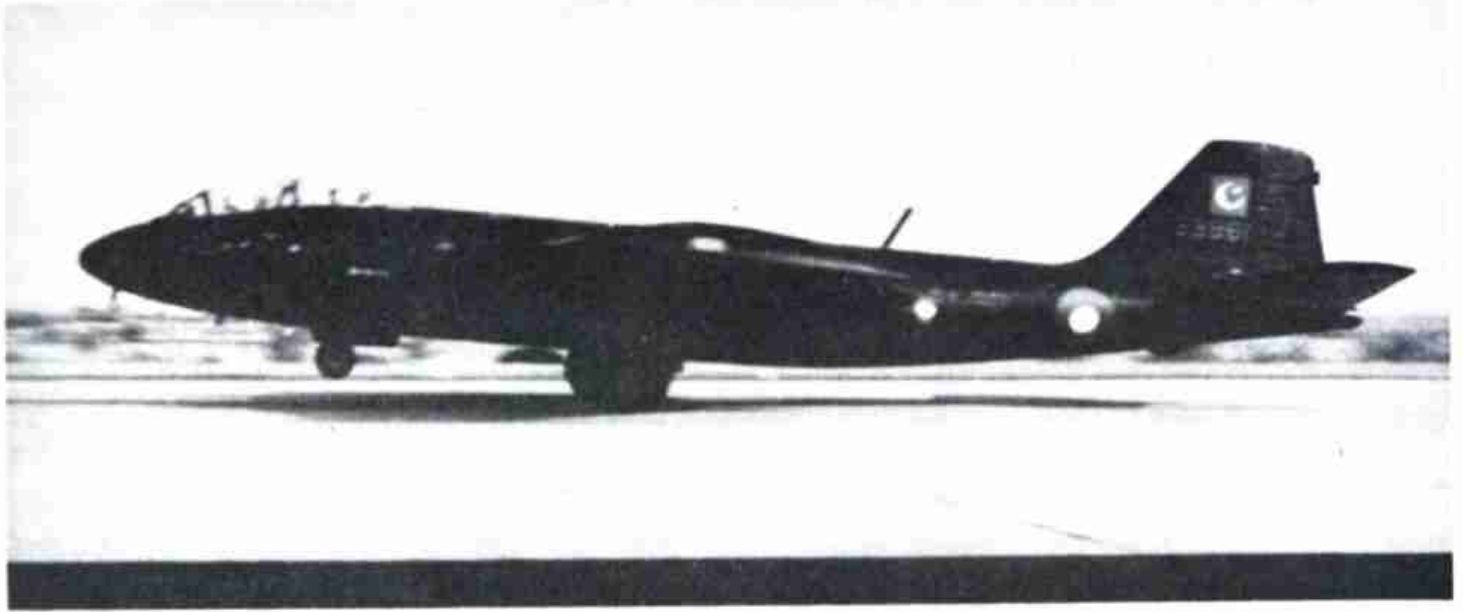
۱۹۶۵ میں ہندوستان سے جھڑپوں کے آغاز
کے بعد پاک فضائیہ کی بی-۵۷ فورس کا
نصف ونگ کمانڈر نذیر لطیف کی کمان میں
ماری پور سے پشاور منتقل کر دیا گیا۔

پہنچنے والے عملے کو یہ بھی علم نہیں تھا کہ یہاں ان کا قیام کتنا طویل ہے۔ اور انہیں ۶ اور ۷ ستمبر کی رات کو چار چار بمبار طیاروں کی ٹولیوں میں تقسیم کر کے ان کے ٹھکانوں کے بارے میں یہ ہدایات دی گئیں کہ یہ حملے ہلکے غوطے لگا کر کئے جائیں۔ دشمن کو زیادہ سے زیادہ درہم برہم کرنے کے لئے طیاروں کے ٹیک آف پانچ منٹ کے وقفے سے ہونگے۔ ہوائی اڈوں کے اطراف ہلکی طیارہ شکن توپوں سے بچنے کے لئے حملے بارہ ہزار فٹ کی بلندی سے متعین شست کے ساتھ چھ ہزار فٹ تک ہلکے غوطے لگا کر کئے جائیں۔ اس طرح پاک فضائیہ کو گراؤنڈ فائر سے محفوظ رکھنے کی کوشش کی گئی تھی۔ کارروائی کے دوران نیچی سطح کی پرواز کے لئے زیادہ سے زیادہ ۳۶۰ ناٹ کی رفتار استعمال کی جانی تھی۔ اس فلائٹ پلاننگ سے چھ میل فی منٹ کی رفتار کی گنجائش نکل آئی اور ہدف پر ۳۰ منٹ گذارنے کے بعد ۴۰۰ ناٹ یا اس سے بھی زیادہ قوت سے نکلنے کی اہلیت باقی رہی۔

شب خون کے اس منصوبے پر عمل سے پہلے بی۔۵۷ نے غروب آفتاب کے وقت ایک کارروائی کی تھی یہ کارروائی کراچی کے جنوب مشرق میں کچھ کے علاقے میں واقع جام نگر پر حملے کے لئے کافی سیبر طیارے دستیاب نہ ہونے کی وجہ سے کی گئی۔ جب چھ ستمبر کو ساڑھے چار بجے شام اس بی۔۵۷ حملے کا سگنل ملا تو ونگ کمانڈر قریشی کی کمان میں ماری پور میں موجود بقیہ ۶ بمبار اپنے اسکواڈرن سے جا ملنے کے لئے پشاور پرواز کرنے والے تھے۔ بی۔۵۷ کے چھ رکنی عملے کو کارروائی کی ہدایات دینے کے لئے صرف ۴۰ منٹ کا وقت باقی بچا تھا۔ لیکن خوش قسمتی سے پہلے سے مرتب کئے ہوئے "ٹارگیٹ فولڈر" پرواز کے منصوبے اور کارروائی کے خاکے موجود تھے۔ تمام طیارے ماری پور سے ۵ بجے شام پرواز کے لئے تیار تھے ان کے اسلحہ میں ہر ایک کے لئے طیارے کے اندر رکھے ہوئے ایک ہزار پونڈ کے ۴ جی پی بم کے علاوہ بازوؤں کے نیچے ۷۵ راکٹوں کا پورا وزن موجود تھا۔ راکٹ پہلے ہی چڑھائے جا چکے تھے اس لئے پرواز کے لئے دستیاب کم وقت میں انہیں تبدیل نہیں کیا جا سکتا تھا۔ اس بار نچلی پرواز کے لیے نیوی گیشن کے لئے کوئی مسئلہ درپیش نہیں تھا۔ ماری پور سے بی۔۵۷ کے دو سیکشن یعنی تین تین طیاروں کی ٹولی ساحل سمندر کے ساتھ ساتھ جنوب کی سمت روانہ ہوئی۔ ابتدا میں تقریباً ۲ سو فٹ کی بلندی پر اڑتے ہوئے یہ طیارے ساحل کے اوپر سے ہندوستانی علاقے میں داخل ہوئے۔ ان کی رہنمائی کے لئے مانڈوی لائٹ ہاؤس کی روشنی بڑی معاون تھی جام نگر خلیج کے پار اس مقام سے صرف ۲ منٹ کے فاصلے پر تھا اپنے ہدف سے ایک میل پہلے بی۔۵۷ سیدھے آسمان کی طرف بلند ہوئے اور ہر ایک نے اپنے علاقۂ ہدف پر ۴ ہزار پونڈ بم گرا دیئے۔ کچھ مزید بہتر نتائج کے لئے ونگ کمانڈر قریشی نے اپنے راکٹ ہینگر پر فائر کر دیئے جس سے فوراً آگ لگ گئی۔ تمام بی۔۵۷ کسی لڑاکا طیارے یا طیارہ شکن توپ کا سامنا کئے بغیر خیریت سے ماری پور واپس لوٹ آئے۔

ماری پور سے ساری رات ایک ایک بی۔۵۷ طیارے سے جام نگر پر مسلسل حملہ کر کے دشمن کو ہراساں کیا جاتا رہا۔ عملے کے چند ارکین نے تو ۹ گھنٹے کی مختصر مدت میں تین تین حملے کر ڈالے۔ اسی قسم کے ایک حملے میں اسکواڈرن لیڈر شبیر عالم صدیقی اور ان کے نیوی گیٹر اسکواڈرن لیڈر اسلم قریشی جام نگر سے واپس آنے میں ناکام رہے۔ اور یہ سمجھ لیا گیا کہ وہ لاپتہ ہو گئے ہیں۔ ان کے انجام کے بارے میں کوئی تفصیلات سامنے نہیں آئیں۔ لیکن ہدف کے علاقے میں چھائے ہوئے بادل اور مسلسل تین پروازوں کی تکان ہی شاید ان کے طیارے کی تباہی کا باعث ہو۔ اس کے بعد پاک فضائیہ کے کسی عملے کو ایک رات میں دو سے زائد کارروائیوں کی اجازت نہیں دی گئی۔

جنگ کے بعد انٹیلیجنس فوٹوگراف سے ظاہر ہوا کہ کم از کم ۱۵ بم جام نگر ایئر فیلڈ کمپلیکس کے اندر گرے جس سے متعدد کے بلیٹ فارم پر موجود دو ویمپائر اور ٹیکنیکل ایریا میں ہینگر، ورکشاپ تباہ ہو گئے۔ ساتھ ہی رن وے پر شگاف پڑ گئے۔ جام نگر پر ان حملوں کا مقصد غالباً اس اڈے کی سرگرمیوں کو مسلسل منتشر رکھ کر اس کے عملے پر رات بھر کی کارروائیوں کی تکان طاری کرنا تھا۔ اس کے بعد شب خون کی فہرست میں آدم پور کا نمبر تھا جس کی ذمہ داری پشاور کے ۴ بی ۵۷ بمبار طیاروں کو سونپی گئی تھی۔ اس ہدف پر حملے کی ساعت ۶ ستمبر کی شام ۵ بجکر ۳۰ منٹ مقرر کی گئی۔ اسکواڈرن لیڈر (حال ونگ کمانڈر) نجیب احمد خان اسکواڈرن کے سی او تھے۔ اپنے بی۔۵۷ سیکشن کے ساتھ پشاور پہنچنے کے بعد ہی ان کو اپنے ہدف کا علم ہوا۔ اور ایک بار پھر مشن کے لئے تیاری اور عملے کے مزید تین ارکین کو ہدایات کے لئے صرف چند منٹ دستیاب تھے۔ ماری پور سے روانگی کے وقت بی۔۵۷ طیاروں کے فیوزیلج بے میں چار ہزار پونڈ بم لادے گئے تھے لیکن طیاروں کے بازو پشاور میں لیس ہونا تھے۔ جب یہ طیارے پشاور پہنچے تو شام کے پانچ بج چکے تھے۔ ان کے لئے ہدف پر پہنچنے کی ساعت میں صرف ۳۰ منٹ باقی تھے اس لئے طیاروں کا وزن نصف رہ گیا۔ بیرونی طور پر فاضل بم لگانے کا وقت نہیں تھا اگر ہدف پر پہنچنے کے وقت میں کچھ لچک پیدا کر دی جاتی تو بھی طیاروں کو ان کے دوسرے حملے کے لئے ایندھن اور اسلحہ سے لیس کرنے کا وقت باقی نہیں رہتا پھر یہ بھی مناسب نہیں تھا کہ غروب آفتاب کے وقت پاک فضائیہ اپنی اگلی صف کے ایک ہوائی اڈے پر اتنی بڑی تعداد میں طیارے جمع رکھے۔ یہ بڑے خطرے کو دعوت دینے کے مترادف ہوتا ان مشکلات کے باوجود بی۔۵۷ طیارے شام ۶ بج کر ۴۰ منٹ سے پہلے اپنے مشن پر روانہ نہ ہو سکے ہدف پر ان کی ساعت تبدیل کر کے رات ۷ بجکر ۴۰ منٹ مقرر کر دی گئی۔

اندھیرے میں نیچی سطح کے نقشہ جات سمجھنے میں مشکل کے باوجود چاروں

۱۹۶۵ کی جنگ سے کوئی دو سال قبل پاک فضائیہ کے تمام بی - ۵۷ طیاروں کو آر-بی-اے راڈار بم سائٹ سے لیس کیا گیا تھا۔ یہ راڈار بم سائٹ طیارے کی لمبی ناک میں نصب کی گئی اس تنصیب سے ناک کی طوالت کا فرق طیارے کی دو تصاویر سے ظاہر ہے جو تنصیب سے پہلے اور بعد کی ہیں۔ یہ راڈار زیادہ بلندی سے ایٹمی ہتھیار گرانے کے لئے کارآمد ہے۔ اس سے ۱۹۶۵ کی جنگ میں کوئی خاص مدد نہ مل سکی حالانکہ اس سے زمینی ساخت معلوم کر کے نیویگیشن کا ثانوی کام بھی لیا جا سکتا ہے۔

۱۹۶۵ کی جنگ سے پہلے پاک فضائیہ کا عملہ بی - ۵۷ بمبار پر مشق کے لئے طیارے میں بیٹھ رہا ہے

بی - ۵۷ طیارے کسی غیر ضروری دقت کے بغیر ہی اپنا ہدف تلاش کرنے میں کامیاب ہو گئے۔ یہ غالباً اس لئے ممکن ہوا کہ جب اسکواڈرن لیڈر نجیب آدم پور پہنچے تو ہوائی اڈے کی تمام روشنیاں پوری طرح جل رہی تھیں۔ اتفاق سے رن وے کی روشنی میں پہلے حملے کے بعد طیارہ شکن توپوں کی آتش بازی اور ایندھن سے بھرے رن وے پر کھڑے ہوئے ایک طیارے پر نمبر ۲ بی - ۵۷ کی نشانہ بازی سے مزید اضافہ ہو گیا۔

اسی روشنی میں پاک فضائیہ کے بمباروں نے اپنا سارا وزن ہوائی اڈے کے علاقے میں اتار دیا۔ اتفاق سے رن وے کی روشنی پہلے حملے کے دوران جلتی رہی اور اس حملے کے نتیجے میں کم از کم زمین پر پانچ طیارے جلتے ہوئے دیکھے گئے۔ حملہ آور فورس کو کوئی بڑا نقصان نہیں ہوا۔ صرف ایک بی - ۵۷ کے پورٹ ونگ میں ۴۰ ایم ایم کا بوفورس شیل گھس گیا اور دوسرے بی - ۵۷ کے ہائیڈرولک سسٹم میں خرابی ہو گئی اس کے علاوہ طیاروں کو کوئی نقصان نہیں اٹھانا پڑا۔

جب یہ چاروں بی - ۵۷ بمبار رات ۹ بجے پشاور واپس آئے تو ہوائی اڈہ لاک ہیڈ سی - ۱۳۰ - لاک ہیڈ ایف ۱۰۴ - سیبر، بی - ۵۷ اور

اسکواڈرن نمبر ۷ کے کمانڈنگ آفیسر اسکواڈرن لیڈر (بعد میں ونگ کمانڈر) نجیب احمد خان جنہیں ۱۹۶۵ء کی جنگ میں بی۔۵۷ کارروائیوں کی قیادت پر ستارۂ جرأت عطا کیا گیا۔

بارود طیاروں سے بھرا گنجان ہو رہا تھا یہ تمام طیارے اپنے کسی نہ کسی مشن کے لئے تیار کئے جا رہے تھے۔ ایسے بحرانی دور میں نظم و ضبط کا قائم رہنا کسی معجزے سے کم نہیں لیکن حقیقت یہی ہے کہ سارا کام خوش اسلوبی سے انجام پا رہا تھا، اور یہ سارا کارنامہ بے لوث خدمت میں مگن زمینی عملہ انجام دے رہا تھا۔

ہوائی اڈوں پر پاک فضائیہ کے حملوں کا تسلسل اس سے ظاہر ہوتا ہے کہ جب آدم پور اسٹرائک فورس واپس پشاور اتر رہی تھی تو یہ چار عدد بی۔۵۷ بمبار ایک اور سیکشن کے قریب سے گذرے جو پٹھانکوٹ پر حملے کے لئے اپنی پرواز شروع کر رہا تھا یہ بی۔۵۷ ونگ کمانڈر محمد اختر کی زیر کمان تھے جو اس ونگ نمبر ۳۱ کے آپریشن آفیسر تھے۔ انہوں نے اس مشن کی تفصیلات بیان کرتے ہوئے کہا:۔

"آپریشن شگل کے مطابق چار طیاروں سے حملہ کرنا تھا لیکن پانچواں طیارہ بھی دستیاب تھا اس لئے میں نے اسے بھی ساتھ لے لیا ایک فضائیہ کا غیر مستعمل ہوائی اڈہ جو پسرور میں واقع تھا ہمارے لئے نقطۂ آغاز (آئی پی) تھا۔ ہم نے جب ۲۵۰ سے ۵۰۰ فٹ کی بلندی پر پہنچتے ہوئے سرحد پار کی تو ہم نے اپنے اسلحہ کے سوئچ چیک کئے اور نیوی گیشن لائٹس بند کر دیں۔ اب آخری کام بم گرانے کے لئے دروازہ کھولنا تھا، یہ عمل اس مقام پر کرنا تھا جہاں سے ہم بلندی کی طرف پرواز شروع کرتے۔ نیا چاند اپنی مدہم روشنی پھیلا رہا تھا لیکن نمود اری خراب نہیں تھی۔ ہندوستانیوں نے دیہاتوں پر بھی بلیک آؤٹ کا اچھا انتظام کیا تھا اور ہر چیز بالکل ساکت نظر آتی تھی۔"

"سیبر کے پہلے حملوں کے نتیجے میں کسی آگ کا نام و نشان تک نہیں تھا اور شاید میں ہدف کو بغیر نظر انداز کر جاتا یا پھر ہم اس کی تلاش میں بھٹکتے رہتے۔ مگر کچھ ہندوستانی بڑے مہربان ثابت ہوئے انہوں نے ہوائی اڈے کی مشعل راہ روشن کر رکھی تھی اور اس کی مدد سے ہم کو اپنا نقطۂ ہدف بڑی آسانی سے مل گیا میں نے آر ٹی پر آواز دی "ہم اوپر جا رہے ہیں" لیکن جب میں ہوائی اڈے کے بہت قریب پہنچ گیا تب بھی میری بلندی، ہزار فٹ سے زیادہ نہیں تھی شاید دشمن کو ہماری آہٹ مل چکی تھی اس لئے کہ اس نے اپنی توپوں کے دہانے کھول دیئے تھے۔ حقیقت تو یہ ہے کہ اس سے بڑی مدد ملی اور آتش بازی کی روشنی میں ہر طرف اجالا پھیل گیا اب رن وے صاف نظر آ رہا تھا۔ میں نے اس سے پہلے اک اک فائر اور خاص طور پر رات کے وقت اک اک فائر نہیں دیکھا تھا لیکن پھر بھی مجھے طیارہ شکن توپوں کی ایک گنجان قطار نظر آ رہی تھی اس کے بعد بھی ہم نے ہندوستانی ہوائی اڈوں پر حملے کئے مگر پٹھانکوٹ، آدم پور اور ہلواڑہ میں دفاعی طیارہ شکن توپوں کا اجتماع یقیناً بہت بڑا تھا۔"

"لیکن جب آپ حملے کر رہے ہوں تو پھر آپ کو گراؤنڈ فائر پر توجہ دینے کی فرصت نہیں رہتی۔ اپنے ہدف پر نظر جمانے کے بعد گن فائر کے وجود کا احساس مدہم پڑ جاتا ہے رات کے وقت طیارہ شکن توپوں کی آتش بازی قابل دید منظر ہوتا ہے، لیکن آپ کو اس کے بارے میں فکر مند ہونے کی فرصت بھی نہیں ہوتی اور جب آپ نے قدم اٹھا لیا تو سیر اٹھا لیا۔ اس میں یہی کچھ ہوتا ہے۔"

"میں نے رن وے کے وسط میں نشانہ طے کر لیا کہ میں اسے ضرب لگاؤں گا چاہے میری ضرب اچٹتی ہوئی پڑے یا پھسلتی ہوئی۔ میں نے ۳ ہزار فٹ کی بلندی سے اپنے بم گرائے اور یہ ایک کامیاب حملہ ثابت ہوا پہلے

ہندوستانی اڈوں کے خلاف پاک فضائیہ کے حملوں میں ساتھ ساتھ چھاپہ ماروں کے ساتھ آدم پور، ہلواڑہ اور پٹھانکوٹ پر کمانڈو یلغار بھی شامل تھی۔ ان کمانڈو دستوں کو اسکواڈرن نمبر کے لاک ہیڈ سی-۱۳۰ بی طیاروں کے ذریعہ رات کے وقت پیراشوٹ کی مدد سے انکے متعین اہداف پر اتارا گیا لیکن ان پاکستانی پیراٹروپر دستوں کی واپسی کا کوئی انتظام نہیں کیا گیا تھا ان چھاپہ ماروں میں سے بہت سے شہید یا گرفتار ہوئے اور یہ مقصد میں کامیاب نہ ہو سکے

ہی وار میں آٹھ بم ایک ساتھ گرے۔ میں وہاں سے بلندی کی طرف نہیں گیا۔ میں ۳۶۰ ناٹ کی رفتار پر غوطہ لگا کر ۴۰۰ ناٹ کی رفتار سے وہاں سے نکل جانا چاہتا تھا اس لئے میرے پاس اپنے بموں کی تباہی دیکھنے کا وقت نہیں تھا اک اک توپ خانے کی شدید گولہ باری کے باوجود ہم میں سے کسی کو بھی کوئی ضرب نہیں آئی اور جہاں تک مجھے علم ہے پوری جنگ میں صرف ایک بی-۵۷ آدم پور پر زمینی حملے کا شکار رہا تھا۔ بمباری کے وقت کوئی بھی بلندی کی پابندی کے لئے احتیاط برتنے پر تیار نہیں تھا تمام عملہ اپنے حملے میں ٹھیک ٹھیک نشانہ لگانے کا خواہش مند تھا اور اسی وجہ سے ہم اک اک فائر کو نظر انداز کر گئے"

"جب ہم پشاور واپس پہنچے تو میں نے اسٹیشن آفیسر کے لئے حملوں کی روداد مرتب کی صرف ایک حملہ ناکام رہا۔ یہ حملہ میرے نمبر ۲ نے کیا تھا اسے ہدف نہیں مل سکا اس لئے اس نے اندھیرے میں بم گرا دیئے۔ صبح کے وقت ہماری فوج نے دشمن کا ایک ریڈیو پیغام سنا جس میں کہا گیا تھا "پٹھانکوٹ جل رہا ہے فوری مدد درکار ہے"۔ بی-۵۷ کے شب خون کا یہی انداز مرتب ہوا۔ پندرہ بیس منٹ کے وقفے کے ساتھ ہندوستانی ہوائی اڈوں پر حملوں کا یہ سلسلہ جاری رہا۔ میں سمجھتا ہوں کہ اس وجہ سے ہندوستانی فضائیہ کی طرف سے اپنی بری فوج کو لڑاکا طیاروں کی مدد فراہم کرنے میں کافی مشکل کا سامنا کرنا پڑا اور ہندوستانی فوج اپنی فضائیہ کی بھرپور مدد سے محروم رہی۔ آپ خود ہی سوچ سکتے ہیں کہ ہوائی اڈے پر مسلسل بمباری کے نتیجہ میں خندقوں میں چھپے ہوئے لوگ اپنے طیاروں کو کس طرح بچا سکتے ہیں اور اگلی صبح ان ہوائی اڈوں کی کارکردگی کا کمزور ہو جانا یقینی تھا۔

"ایک عجیب بات یہ تھی کہ بی-۵۷ بمبار طیاروں کے چند ہی ہوا باز ایسے ہیں جنہوں نے رات کے حملوں کے دوران ہندوستانی لڑاکا طیاروں کو فضا میں دیکھا ہو۔ اگر آپ کے پاس رات کے وقت سرگرمی دکھانے کی کوئی بھی صلاحیت نہ ہو تب بھی آپ لڑاکا طیاروں کو اڑاتے رہیں اس سے حملہ آور بمباروں پر یہ خوف طاری رہتا ہے کہ دشمن کے لڑاکا علاقے میں موجود ہیں اس طرح یہ حملہ آور ہوائی اڈے کے اوپر اپنا قیام مختصر کرنے پر مجبور ہو جاتے ہیں۔"

لیکن رات کے وقت فضا میں ہندوستانی طیاروں کی عدم موجودگی کے باوجود پاک فضائیہ کے بمبار طیاروں کے عملے کو تاریکی اور ہندوستانی طیارہ شکن توپوں کی گولہ باری سے مدافعت کا سامنا کرنا پڑا۔ اس کے ساتھ ہی بار

بار پرواز کی تکان اور خراب موسم بھی پاک فضائیہ کے حملے کی مشکلات میں اضافے کا باعث تھا۔ موسم ہی کی خرابی کی وجہ سے اسی شام ہلواڑہ پر تین بی۔۵۷ طیاروں کا حملہ ناکام رہا تھا اور سیکشن کا ایک طیارہ جو اس وقت پرواز میں شرکت نہ کر سکا تھا فلائٹ لیفٹیننٹ علوی کے زیر پرواز طلوع آفتاب سے پہلے آخری کوشش کی شکل میں حملہ کرنے کے لئے دستیاب تھا۔ یہ عملہ پٹھانکوٹ پر یلغار کے لئے جانے والے پانچویں طیارے پر تعینات تھا۔ دراصل یہ طیارہ اس کارروائی سے پہلے والے مشن میں شرکت کے لئے پرواز نہ کر سکا تھا اور ماری پور کے بجائے پشاور اترا تھا۔ پشاور میں طیاروں کی گنجانی کی وجہ سے یہ بی۔۵۷ رات ۳ بج کر ۴ منٹ پر اپنی اگلی مہم کے لئے پرواز کی خاطر رن وے پر رخ بھی نہ موڑ سکا تھا اور اس طرح طلوع آفتاب کا وقت قریب آگیا۔ اس بی ۵۷ کے عملے نے کامیابی سے اپنی تنہا پرواز ہلواڑہ پہنچادی اور وہاں سے حفاظت کے ساتھ کوئٹہ کے قریب سمنگلی کے ہوائی اڈے پر واپس آنے سے پہلے دشمن کے ہوائی اڈے کے وسط میں اپنے بموں کا ڈھیر لگا دیا۔ یہ نیا ہوائی اڈہ پشاور کو گنجانی سے نجات دلانے کے لئے استعمال کیا جا رہا تھا اور اس وقت تک انڈین ایرفورس نے پشاور پر توجہ دینا شروع کر دی تھی۔

اس شب پاک فضائیہ کے بی۔۵۷ حملوں کے سلسلے کی آخری کڑی اسکواڈرن لیڈر نجیب خان نے مکمل کردی۔ اس رات اپنی دوسری پرواز میں اس سیکشن کو دریائے بیاس پر ایک اہم پل تباہ کرنے کی ذمہ داری سونپی گئی تھی تاکہ آدم پور اور امرتسر کے درمیان انڈین آرمی کی سپلائی کا اہم راستہ تباہ کردیا جائے۔ ہندوستانی ہوائی اڈوں کے مقابلے میں یہ ہدف ٹھیک ٹھیک نشانے کا طالب تھا اور رات کے وقت کامیاب حملہ کچھ زیادہ مشکلات کا حامل تھا۔ جب ۷ ستمبر کو صبح ۴ بجے دو جوڑی بی۔۵۷ بمبار اس مشن پر روانہ ہوئے تو کامیابی کے لئے یقین کے بجائے صرف امید کا سہارا تھا۔
کسی نہ کسی طرح پاک فضائیہ کے طیاروں نے اپنا ہدف تلاش کرلیا۔ ہندوستانی طیارہ شکن توپوں کا دستہ سختی سے پل کا دفاع کرنے کے لئے موجود تھا، ہر بی۔۵۷ نے اپنے ہر ایک غوطے میں ایک ہزار پونڈ والے سات بم گرائے اس حملے کے نتیجے کا تجزیہ کرنا ممکن نہ تھا اس لئے کہ بی۔۵۷ طیارے رات کے اندھیرے میں جائزہ لینے والے آلات سے لیس نہیں تھے اس حملے کے بعد چاروں بی۔۵۷ حفاظت کے ساتھ سمنگلی میں اپنے متبادل ہوائی اڈے پر پہنچ گئے۔

اور اس طرح کے حملوں کی پہلی رات ختم ہوئی اس مہم میں ساری رات حملے جاری رہے اور صرف ایک طیارے کے نقصان سے دشمن کے تمام ٹھکانوں پر کامیاب حملے کئے گئے رن وے پر ان حملوں کی کامیابی کے اہم نتائج تو ابھی سامنے نہیں آئے تھے مگر یہ بات واضح تھی کہ بی۔۵۷ طیاروں نے ہندوستانی دفاعی انتظامات سے مرعوب ہونے سے انکار کردیا تھا۔

بمبار حملے۔ پاک فضائیہ کے ایئر فیلڈ اسٹرائک پلان کا صرف ایک جزو حالانکہ اہم جزو تھے مگر ۱۹۶۵ء میں رن کچھ کے تنازعہ کے وقت پاک فضائیہ

اور پاک آرمی کے درمیان ہندوستانی فضائیہ کے اہم اڈوں اور اہم تنصیبات پر چھاتہ بردار دستوں کی یلغار کے امکانات پر بھی غور کیا گیا تھا۔

ایسے حملوں میں پاک فضائیہ نے انڈین ایرفورس کے اہم اڈوں طیاروں فضائی عملے اور دیگر تنصیبات جن میں راڈار اور کھوجی یونٹ شامل تھے کو ترجیح دی تھی۔ پاک فضائیہ کی تجویز یہ تھی کہ لاک ہیڈ سی-۱۳۰ ٹرانسپورٹ طیارے کے ذریعے پاک آرمی کے خصوصی تربیت یافتہ دستوں کو رات کی تاریکی میں چھتریوں کے ذریعہ یا پھر غیر آباد ہندوستانی ہوائی اڈوں پر اتارا جائے ایک تجویز یہ بھی تھی، سی-۱۳۰ رات کے وقت چھاپہ ماروں کو لے کر اچانک دشمن کے اصل ہوائی اڈے پر اتر جائے اور مکمل طور پر اچانک حملے کا سلسلہ شروع کر دے۔

اس طرح کے حملوں کے لئے تین یا چار افراد پر مشتمل سبوتاژ پارٹیاں ہیلی کاپٹر کے ذریعہ دشمن کے اڈے کے قریب اتارنے کا منصوبہ بھی زیر غور آیا۔ اس منصوبے پر طاری خوش آئندہ نتائج کے جوش میں حملہ کرنے والی پارٹیوں کو واپس لانے کے لئے پہلے سے متعین مقام پر سی-۱۳۰ یا ہیلی کاپٹر بھیجنے کی تجویز کے ساتھ سارا معاملہ تعجب خیز انداز میں طے سمجھ لیا گیا تھا۔

دشمن کی طرف سے جوابی حملے کے عنصر کو قطعی نظر انداز کرتے ہوئے منصوبے میں بتایا گیا تھا کہ خصوصی حالات میں سی-۱۳۰ ایس ایس جی (اسپیشل سروس گروپ) کے دستوں کی حفاظت میں مہم کی کامیابی تک پارٹی کی واپسی کا انتظار کر سکتے ہیں۔

ان یقین دہانیوں کے ساتھ بین الاقوامی سرحد کے تقریباً ۴۰۰ میل عقب تک دشمن کے طیاروں اور راڈار تنصیبات پر ترجیحی حملوں کے لئے پاک آرمی کی منظوری حاصل کر لی گئی۔ بری فوج نے یہ بات واضح کر دی کہ اگر فضائی ذرائع سے پارٹی کو واپس لانا ممکن نہ ہو تو پھر ایسے ہدف منتخب کئے جائیں جن کا فاصلہ سرحد سے ۲۰ یا ۳۰ میل کے اندر رہی ہو۔ توقع یہ تھی کہ حملہ آور چھاپہ مار یہ فاصلہ پیدل طے کر کے آسانی سے چند گھنٹوں میں واپس پاکستان پہنچ سکیں گے۔ خاص طور پر منتخب کئے جانے والے فوجیوں کو پاک آرمی ہیڈ کوارٹر کے تحت چھاپہ مار سرگرمیوں کی خصوصی تربیت دی گئی تھی نگران کمانڈو دستوں کے لئے ہدف کا انتخاب پاک فضائیہ نے کیا اور منصوبے کی اہمیت اور نزاکت کے پیش نظر ان کو عام جنگی منصوبے سے علیحدہ خصوصی حربی حیثیت دی گئی اور پاک فضائیہ کے کمانڈر انچیف کی نگرانی میں اس پر عمل کیا گیا۔ ان دستوں کی تنظیم اور صف بندی کی ذمہ داری ڈائریکٹر انٹیلیجنس گروپ کیپٹن ڈوگر کے ذمہ سونپی گئی۔

۷ ستمبر کو ہندوستانی فضائیہ کے اڈوں پر حملے کے منصوبے میں کمانڈو یلغار کا عنصر بھی شامل تھا اس عنصر کو دشمن کے مشہور تکڑم یعنی آدم پور، ہلواڑہ اور پٹھانکوٹ کے اڈے سونپے گئے۔ ہر ضربی دستہ ۶۰ چھاپہ ماروں پر مشتمل تھا جن سے مخصوص کام کے لئے اچھی طرح ریہرسل کرائی گئی تھی اور جن کے بارے میں یہ خیال تھا کہ وہ اپنے مقصد سے اچھی طرح واقف ہیں منصوبے کے آخری مرحلے کے مطابق ان چھاپہ ماروں کو اسکواڈرن نمبر ۶ کے لاک ہیڈ سی-۱۳۰ بی کے ذریعے ان کے متعین ہدف کے قریب چھتریوں کے ذریعے اتارنا تھا اس کے بعد ان دستوں کو اپنی اپنی ٹیم کی شکل میں علیحدہ علیحدہ جمع ہو کر یلغار کرنی تھی۔ ایک بار ہوائی اڈے کے علاقے میں داخل ہوتے ہی ان ٹیموں کو طیارے تباہ کرنے، دشمن کی نفری (خاص طور پر فضائی عملے) کو ہلاک کرنے ایندھن کے پمپ اڑانے اور اہم تنصیبات پر حملے کرنا تھے۔ پاک فضائیہ نے چھاپہ ماروں کو یقین دلایا تھا کہ اگر وہ دشمن کے ہوائی اڈے پر قبضہ کرنے میں کامیاب ہو گئے تو سی-۱۳۰ کا عملہ اپنی بھرپور کوشش سے طیارہ ہوائی اڈے پر اتار کر چھاپہ ماروں کو وہاں سے نکال لے گا۔ حالات کی روشنی میں یہ ناممکن نظر آتا تھا۔ لیکن پیرا کمانڈو دستوں نے اس حقیقت کو بلا شکایت تسلیم کر لیا کہ انہیں واپسی کے لئے دشمن کے پرخطر علاقے میں ساٹھ سے ستر میل تک جدوجہد کرنی پڑے گی۔ مشکل ہی سے اس حقیقت کو نظر انداز کیا جا سکتا ہے کہ فضائی یلغار کی یہ مہم دراصل خودکشی کا منصوبہ تھی۔ لیکن معرکہ پاکستان میں معروف فوجیوں کے انداز فکر کے مطابق قومی بقا کے مقابلے میں ان کی ذاتی بقا ثانوی حیثیت کی حامل تھی۔

بدقسمتی سے ان چھاپہ ماروں میں کچھ کی قربانیاں اس لئے رائیگاں گئیں کہ منصوبہ شروع ہی سے غلط بنیادوں پر قائم کیا گیا تھا اس مہم کی منصوبہ بندی اور مہم پر جانے والے عملے کے لئے اسپیشل سروسز گروپ ہیڈ کوارٹر میں قائم مقام کمانڈر لیفٹیننٹ کرنل متین اور ان کے پرنسپل اسٹاف آفیسر میجر ای ایچ ڈار نے جو اقدام کئے ان کی وجہ سے منصوبے کی کامیابی کے تھوڑے بہت امکانات بھی ختم ہو گئے۔ حالانکہ اس مہم کی منصوبہ بندی بہت پہلے کی جا چکی تھی اور دستوں کو اس کی ریہرسل بھی کرا دی گئی تھی مگر ان دستوں کے بہت سے اراکین کشمیر کی فوجی کارروائی میں مصروف تھے، اور ۶ ستمبر کی یلغار کے لئے تعینات کئے جانے والے بہت سے افراد اس منصوبے کی ضروری تربیت سے محروم تھے۔ تربیت یافتہ افراد کی قلت میں اس وجہ سے اور بھی اضافہ ہو گیا کہ ان میں سے کچھ چھٹیوں پر تھے اور واپس طلب نہیں کئے گئے تھے۔

اس مہم کے لئے بریفنگ بھی خطرناک حد تک ناکامی تھی۔ چھاپہ ماروں کو فراہم کئے جانے والے بہت سے نقشے اور فضائی تصاویر غلط اور فرسودہ تھیں۔ یلغار پر جانے والے ایک دستے کو پہلے ہی تاخیر سے متاثر ہونے والی پرواز سے صرف چند منٹ قبل تصاویر اور نقشے فراہم کئے گئے۔

ہدف پر خصوصی مقاصد کے حصول کے لئے چھاپہ مار دستوں کی ذیلی صف بندی بھی صحیح نہیں تھی اور ضروری ساز و سامان کی تقسیم اس طرح کی گئی تھی کہ اگر ٹیم کا ایک آدمی غیر حاضر ہو تو کوئی بھی کام کرنے کا اہل نہیں ہوتا اس پروگرام

کو ہندوستانی فضائیہ کے اڈوں پر بمباری سے مربوط کرنے کے لئے پشاور پر متعین تین عدد سی - ۱۳۰ طیاروں کو ۶/۷ ستمبر کی نصف شب کے بعد ہدف پر پہنچنے کا وقت دیا گیا اور اس دوران بمباری کی مہم تین گھنٹے کے لئے معطل کر دی گئی۔ سی - ۱۳۰، ۸ بجے شب روانہ ہونے کے لئے تیار تھے لیکن چراٹ سے کمانڈو دستوں کی آمد میں تاخیر ہو گئی اس وجہ سے طیاروں کی پرواز دوبار ملتوی کرنا پڑی۔ جب کمانڈو دستے پشاور پہنچے تو معلوم ہوا کہ انہیں ہندوستانی کرنسی فراہم نہیں کی گئی ہے جس کے بغیر فضائیہ کے ذریعہ واپسی میں ناکامی کے بعد ان کا وطن واپس آنا ممکن نہ ہوتا۔ اس مسئلے کا حل نکالنے کے لئے پاک فضائیہ کے عملے سے ہندوستانی کرنسی جمع کی گئی حملہ آور طیاروں کے عملے کو ان کے بچاؤ کے طور پر ہندوستانی کرنسی بھی فراہم کی جاتی تھی۔

یہ تمام تاخیر اس مہم کی کامیابی کے امکانات مزید کم کرنے کا باعث بنی کیونکہ اس کی وجہ سے مہم کو رات کی تاریکی میں اپنا کام مکمل کرنے اور طلوع آفتاب سے پہلے علاقہ ہدف سے دور نکل جانے کے لئے وقت کم سے کم تر ہوتا چلا گیا لیکن آخر کار ہدف پر پہنچنے کا وقت ۲ بج کر دس منٹ شب مقرر ہوا۔ سی - ۱۳۰ کے عملے کو نیچی سطح کی پرواز کے ساتھ بین الاقوامی سرحد پار کرنے کے بعد ایئر فیلڈ سے دو میل دور "ڈراپ زون" تک پہنچنے میں کسی دقت کا سامنا نہیں کرنا پڑا لیکن زمین پر اترتے ہی زیادہ تر چھاپہ مار کمانڈو مشکل میں پھنس گئے

پٹھانکوٹ میں کمانڈو جموں کی سمت جانے والی بڑی شاہراہ کے قریب نہروں کے جال کے درمیان اترے ایک دوسرے سے بچھڑ جانے اور اس علاقے کی خصوصیات کی بنا پر جہاں وہ اترے تھے یہ فورس ایک دوسرے سے علیحدہ پانچ مربوط ٹولیوں میں جمع نہ ہو سکی۔ اور فورس کمانڈر بھی اپنے پورے یونٹ پر کنٹرول حاصل نہ کر سکا، ہندوستانیوں نے فوراً جوابی کارروائی کی اور انہوں نے سیالکوٹ پر ۸ ستمبر کو ہونے والے حملے میں حصہ لینے کے لئے جموں ہائی وے پر آگے جانے والے بکتر بند ڈویژن کی مدد کیلئے جانے والے محافظ کو علاقے میں اترنے والے ۶۰ چھاپہ ماروں کی تلاش کے لئے روک لیا اور جب صبح ہندوستانی فوج نے اپنی کارروائی شروع کی تو پاک فضائیہ نے اس پر زبردست حملے کئے اسی ڈویژن کی شناخت جنگ کے بعد ہی ممکن ہو سکی۔ پٹھانکوٹ کے علاقے میں اتارے جانے والے چھاپہ ماروں میں سے تقریباً دس پاکستانی واپس پہنچنے میں کامیاب ہو گئے باقی گرفتار ہوئے یا شہید کر دیئے گئے۔

آدم پور پر کمانڈو دستے کی قیادت کیپٹن درانی کر رہے تھے یہ دستہ زمین پر اترنے کے بعد یکجا ہونے میں کامیاب ہو گیا اور ہوائی اڈے کے علاقے میں بھی پہنچ گیا لیکن ان کی کارروائی کے لئے رات کی تاریکی کا صرف نصف گھنٹہ باقی بچا تھا ہوائی اڈے کے بیرونی علاقے میں پہنچنے پر پتہ چلا کہ غلط بریفنگ اور طیارے سے اتارے جانے میں معمولی سی غلطی کی وجہ سے یلغار کرنے والا دستہ طیاروں کے حصار کے بجائے رہائشی علاقے میں پہنچ گیا ہے۔ صبح ہوتے ہی اڈے کی بری فوج مکمل طور پر ہوشیار ہو چکی تھی اس لئے کیپٹن درانی نے حملہ منسوخ کر کے سارا دن چھپ کر گذارنے کا فیصلہ کیا جلد ہی ہندوستانی بری فوج نے چھاپہ ماروں کو گھیر لیا اور ان پر مارٹر فائر شروع کر دیا سارا دن لڑائی کے بعد چھاپہ مار منتشر ہو گئے اور پاکستان کی سمت نکل پڑے لیکن ہندوستانی فوج تعاقب کرتی رہی اور اس طرح پورا دستہ یا تو گرفتار ہو گیا یا شہید کر دیا گیا ان کا تعاقب کرنے والوں میں مددگار طیارے، جیپ، بکتر بند گاڑیاں، شہری پولیس گشتے۔ یہاں تک کہ بندوقوں، نیزوں اور کرپانوں سے لیس دیہاتی بھی شامل تھے۔ کیپٹن درانی اور کچھ کمانڈو بیاس اور دریائے ستلج کے اتصال پر پہنچ گئے لیکن دس دن تک دشمن کے علاقے میں پھنسے رہنے کے بعد آخر وہ ہندوستانی فوج کے ہاتھوں گرفتار ہو گئے۔

ہلواڑہ پر کمانڈو ایک بڑے گاؤں پر اترے عمارتوں کی آڑ اور اترتے وقت منتشر ہو جانے کی وجہ سے وہ دوبارہ یکجا ہونے میں کامیاب نہیں ہو سکے اور نہ ہی کوئی مربوط اقدام کر سکے کئی چھوٹی چھوٹی پارٹیاں ہوائی اڈے تک پہنچنے میں کامیاب ہوئیں لیکن صحیح سمت کے عدم تعین کی وجہ سے یلغار کا زور نہ قائم ہو سکا اور دوسروں کی طرح اس پارٹی کے اراکین کیپٹن حسنین اور ان کے دو سپاہیوں کے علاوہ گرفتار یا شہید ہو گئے۔ بچ نکلنے والے چھاپہ ماروں نے دو سپاہیوں کے ساتھ ہندوستانی فضائیہ کی ایک جیپ پکڑ لی اور اس میں سوار ہو کر دریائے ستلج پر اٹاری پہنچ گئے۔ جہاں سے انہوں نے خط محاذ پار کر لیا اور پاکستان آ گئے۔

پاک فضائیہ کی طرف سے کمانڈو یلغار کے ذریعے ہندوستانی فضائیہ کو زمین پر ہی معذور کر دینے کی کوشش مکمل طور پر ناکام ہو گئی۔

اس مہم کے بارے میں پاک فضائیہ نے اپنی رپورٹ میں کہا:

"گرفتاری یقینی تھی لیکن کوئی بھی آسانی سے گرفتار نہیں ہوا۔ وہ اپنی آخری سانس یا اپنی آخری گولی تک لڑتے رہے۔ کئی سنگینوں سے ہلاک کئے گئے اور کچھ گرفتار ہوئے جو تلاش نہ کئے جا سکے انہوں نے اپنے مقصد کے حصول اور پاکستان واپس آنے کی کوشش کی کچھ اپنی گرفتاری سے پہلے دس دن تک چھپے رہے انہوں نے گنے، مکئی یہاں تک کہ گھاس کھا کر گذارہ کیا۔ کچھ واپس اپنے وطن پہنچنے میں کامیاب ہو گئے۔ انسانی جدوجہد بے مثال تھی مگر افسوس یہ معرکہ جنگ نہ تھا"

اس طرح وہ مہم ختم ہو گئی جو اپنی شکل ہی سے مکمل تباہی کی تصویر تھی۔ بے شک اس خطرناک مہم پر پورے سکون کے ساتھ مسکراتے ہوئے جانے والے ان چھاپہ مار جیالوں کی زندگی کی قربانی کا جواز تلاش کرنا مشکل ہے لیکن اس کے باوجود غلط تصورات پر مبنی اور بھونڈے طریقے سے زیر عمل آنے والی یہ کارروائی کم از کم ہندوستانی فوجی کوشش کے رخ کو بڑی حد تک موڑنے کا باعث ضرور بنی۔ اس سے ہندوستان کے فوجی اور شہری

حکام زبردست گھبراہٹ اور الجھن کا شکار رہ گئے۔ جنگ کے بعد انڈین ایرفورس کے کمانڈر انچیف کے ایک اعتراف کے مطابق دوسرے دن ایک ہوائی اڈہ مکمل طور پر خالی کرنا پڑا اور اس کے تمام طیارے انبالہ منتقل کر دیئے گئے۔

پاک فضائیہ کو یقین ہے کہ جنگی منصوبہ بندی میں اسپیشل سروسز گروپ کی مہمات کی اہمیت آج بھی موجود ہے مگر اس کی سمت کا تعین کرنے سے پہلے بہت احتیاط سے منصوبہ بندی کی ضرورت ہے اور اس کے تمام پہلو مدنظر رکھ کر یہ دیکھنا چاہیئے کہ اس کے نتائج بھی اس کے قابل ہیں یا نہیں اگر ایس ایس جی کارروائیوں کو موثر بنانا ہے اور کمانڈو دستوں کو سرحد سے دور اتارنا ہے تو پھر ان کو واپس لانے کے طریقوں پر خصوصی توجہ دینی چاہیئے۔

اپنے اسپیشل سروسز گروپ کی کارروائی کے بعد پاکستان یہ توقع کر رہا تھا کہ ہندوستان بھی چھوٹے پیمانے پر ایسے اقدام کرے گا اور اسی انداز فکر کے نتیجے میں ۸ ستمبر کی رات کو پاک فضائیہ کے ہوائی اڈے پر ہندوستان کے چھاپہ ماروں کے خیالی حملے کا جواز مل جاتا ہے یہ معرکہ جس کا دراصل کوئی وجود نہیں تھا ریڈیو پاکستان کی طرف سے عوام کو ہوشیار کرنے کے لئے ایک نشریئے کے بعد سرگودھا میں پاک فضائیہ اور پاک آرمی کے درمیان ایک مکمل جھڑپ کی شکل اختیار کر گیا دونوں اندھیرے میں ایک دوسرے پر تین گھنٹے تک فائرنگ کرتے رہے۔ پراسرار ہندوستانی چھاپہ ماروں کی تلاش کا سلسلہ دراصل پاک فضائیہ کے اڈوں کے اطراف ہندستانی فضائیہ کی چھتریوں کے ملنے سے شروع ہوا۔ ہندوستانی فضائیہ ان چھتریوں کو اشارتی شعلے پھینکنے کے لئے استعمال کرتی تھی۔ شہری انتظامیہ نے ان کو چھاپہ ماروں کی چھتریاں سمجھ لیا۔ افواہیں پھیلنے لگیں اور اتنی بڑھ گئیں کہ لاہور کے ملٹری سیکریٹری نے ایئر ہیڈکوارٹر کو ٹیلی فون پر بتایا کہ اس نے خود اپنی آنکھوں سے چھاپہ ماروں کو اترتے دیکھا ہے، عجیب بات یہ تھی کہ افواہیں کئی مقامات سے ایک ساتھ ہی شروع ہوئیں تھیں۔ ان کے مطابق چکلالہ (راولپنڈی) اور پشاور یونیورسٹی کے اطراف ہندوستانی چھاپہ مار پکڑے گئے جبکہ کراچی کے علاقہ ملیر پر تقریباً نصف گھنٹے تک ۱۴۰ اور ۱۵۰ ناٹ کی رفتار سے راڈار پر نکتے دیکھے گئے اس سے بھی ہندوستانی چھاتہ فوج کے خوف میں اضافہ ہوا۔ ایئر کموڈور شاہ نے مختلف مقامات پر ہلکے طیاروں اور پراسرار روشنیوں کی موجودگی کی اطلاع دی۔

چھاپہ ماریلغار کی افواہیں اتنی موثر تھیں کہ سرگودھا کے ونگ کمانڈر کریم نے اطلاع دی کہ ہینگر میں دست بدست لڑائی ہو رہی ہے اس پر پاک فضائیہ کے تمام اڈوں کو چوکس کر دیا گیا اور پشاور سے پاک آرمی اسکاوٹس کی ایک بٹالین مدد کے لئے فوراً آ پہنچی۔ سی-۱۳۰ پرواز کر گئی دشمن کی زد سے محفوظ رہنے کے لئے سی-۱۳۰ بغیر کسی روشنی کے سرگودھا میں پاک آرمی کے دستے کو اتار کر فوراً "جنگ کے علاقے" سے واپس پرواز کر گیا۔ جیسے ہی پاک آرمی اسکاوٹ کے جوان سی-۱۳۰ سے زمین پر اترے رن وے کے وسط سے کسی نے ان پر گولی چلا دی۔ غالباً کسی سنتری نے گھبراہٹ میں ایسا کیا تھا فوج کے دستوں نے فوراً دفاعی پوزیشن لے کر جوابی گولیاں چلانا شروع کر دیں۔ دونوں طرف سے ایک دوسرے پر آگ برسنے لگی اور تین گھنٹے بعد ہی کہیں جا کر حالات معمول پر آئے۔ خوش قسمتی سے کوئی زخمی نہیں ہوا شاید اس وجہ سے کہ صحیح ہدف کا تو کوئی اندازہ ہی نہیں تھا۔

ایک بھی ہندوستانی پیراٹروپر گرفتار نہیں کیا جا سکا صرف اس وجہ سے کہ حقیقت میں کوئی پیراٹروپر اترا ہی نہیں تھا۔ جب افواہوں کی تردید ہو گئی تو بہت سے لوگوں کا چہرہ شرم سے سرخ تھا لیکن جس فوری ردعمل کا انہوں نے اظہار کیا وہ ان کی بقا کی جنگ کے لئے ان کی قومی خواہش سے ابھرنے والی قوت کا مظہر تھی دوسرے الفاظ میں یہی کہا جا سکتا ہے کہ تاسف کے بجائے تحفظ کا احساس۔

■■■

انڈین ایئر فورس کی جوابی ضرب

ہوائی اڈوں پر جوابی حملوں کے لیے ہندوستانی فضائیہ کے پاس مضبوط حربی دلائل موجود تھے۔ پاک فضائیہ کی بھرپور کوششوں کے بعد بھی یہ واضح تھا کہ پہلی ضرب کے نتائج فیصلہ کن حد سے بہت دور ہیں۔ ہندوستان اپنی عددی برتری کو بروئے کار لاتے ہوئے چند سو طیارے جمع کرکے پاکستان کے سب سے بڑے اور پاک فضائیہ کی اگلی صف کے ہوائی اڈے سرگودھا پر حملہ کرنے کے لیے بالکل آزاد تھا۔ سرگودھا کو ختم کرنے کے بعد ہندوستانی فضائیہ بڑے آرام سے پشاور اور ماری پور کے ساتھ ایسا ہی سلوک کر سکتی تھی اور یہ پاک فضائیہ ہی کا نہیں بلکہ پاکستان کا بھی خاتمہ ہوتا۔

۱۹۴۰ء میں معرکہ برطانیہ کی صورتِ حال اور پاکستان کو درپیش حالت میں بڑی یکسانیت تھی۔ جس طرح برطانیہ پر یلغار سے قبل "لفٹ واف" (نازی جرمن فضائیہ) کے لیے ضروری تھا کہ وہ رائل ایئر فورس کو ختم کرے اسی طرح بری جنگ جیتنے کے لیے انڈین ایئر فورس کو فضا میں اپنا تسلط قائم کرنا ضروری تھا۔ اور اسی وجہ سے ۷ ستمبر کا دن بہت سنگین تھا۔

ہندوستان کا شبینہ حملہ جو ۲۲ ستمبر تک جاری رہا، دراصل ۶ ستمبر کی نصف شب ہی کو شروع ہو گیا تھا۔ جب ہندوستان کے عقبی ہوائی اڈے آگرہ سے کینبرا طیارے قطار اندر قطار شمال مغربی پاکستان کے علاقے میں لاہور کی سمت تقریباً تیس ہزار فٹ بلند پرواز کے ساتھ داخل ہونا شروع ہوئے۔ رات ایک بجکر ۲۰ منٹ پر سیکسر نے دو سو ناٹیکل میل کے فاصلے پر تقریباً چودہ طیاروں کی آمد کی نشاندہی کی جو راولپنڈی اور پشاور کی طرف بڑھ رہے تھے۔ پاک فضائیہ رات کے وقت اپنے دفاع کے لیے طیارہ شکن توپوں کی بیٹریوں کو تقویت پہنچانے کی غرض سے ایف۔۱۰۴ اور اسٹار فائٹر استعمال کر رہی تھی۔ حالانکہ صرف اسٹار فائٹر اپنے اے این / اے ایس جی ۱۴ اے ٹی آئی راڈار فائر کنٹرول سسٹم کی بنا پر رات اور خراب موسم میں کسی حقیقی مداخلت کی اہلیت رکھتا تھا۔ دشمن سے رابطے کے لیے سیبر کے پاس بصری اور میزائل رابطہ کے علاوہ اور کوئی خصوصی صلاحیت نہیں تھی اور رات کے وقت جی سی آئی کنٹرول کی طرف سے رہنمائی کے باوجود یہ کوئی آسان کام نہیں۔ لیکن ایف ۱۰۴ کے اسکواڈرن نمبر ۹ کے ہواباز دل کو اپنے فائر کنٹرول راڈار کی مدد سے رات کے وقت زیادہ بلندی پر لڑنے کی کچھ تربیت دی گئی تھی۔

کینبرا طیاروں کا راستہ روکنے کے لیے تین اسٹار فائٹر سرگودھا سے روانہ ہوئے اور فوراً ہی سیکسر نے انہیں دشمن کو عقب سے روکنے کے لیے راستہ بتایا۔ ہر بار کینبرا طیارے جارحانہ انداز میں مداخلت سے بچ نکلنے اور پرواز کے دوران راڈار رابطے کے قیام کو مسخ کرنے میں کامیاب ہو گئے۔ اس پر پاک فضائیہ کو کچھ تشویش ہوئی۔ بعد میں ایم بی ۔ ۵ ایلینٹ طیارے نے پتہ چلایا کہ کینبرا طیاروں کو امرتسر راڈار قریبی کنٹرول فراہم کر رہا تھا۔ اور جب بھی ایف ۱۰۴ ان کے قریب پہنچے امرتسر راڈار نے اپنے کینبرا کو ان کی موجودگی سے مطلع کر دیا۔ انڈین ایئر فورس کے کینبرا طیاروں کی دُم پر خبردار کرنے والے راڈار نصب تھے۔ اور جب بھی ان بمباروں کا تعاقب ہوا انہیں راڈار خطرے کا سگنل دینا شروع کر دیتے۔

ہندوستانی کینبرا طیاروں کا پہلا حملہ بالکل بے مقصد رہا۔ حالانکہ انہوں نے راولپنڈی اور سرگودھا کے قریب بم گرائے مگر یہ بم فوجی ٹھکانوں سے دور گرے۔ خوش قسمتی سے پشاور پر حملہ کیا ہی نہیں گیا۔ اس وقت پشاور کا ہوائی اڈہ طیاروں سے اٹا پڑا تھا۔ یہاں بغیر کسی نشانے کے گرنے والا ایک ہی بم چھاتہ بردار مہم کے پورے کمپلیکس کو درہم برہم کر سکتا تھا۔ خوشحال گڑھ کے اوپر کینبرا طیاروں نے کسی ظاہری وجہ کے بغیر اپنا راستہ تبدیل کر دیا اور سرگودھا کی طرف بڑھنے لگے لیکن اس اڈے پر بھی کوئی حملہ نہیں ہوا اور انڈین ایئر فورس کے بمبار واپس ہندوستان

چلے گئے۔

اس لیے کینبرا طیاروں کا یہ حملہ کسی طرح بھی پاک فضائیہ کی حربی کاوشوں میں کمی کا باعث نہ بن سکا۔ حالانکہ طلوعِ آفتاب سے پہلے ماری پور کے علاقے میں انڈین ایئر فورس کا ایک اور حملہ ہوا۔ خیال ہے کہ اس میں تین طیارے حصہ لے رہے تھے۔ لیکن ایک بار پھر فوجی تنصیبات پر گرائے جانے والے زیادہ تر بم سمندر میں جا گرے۔ ماری پور کی طیارہ شکن توپوں نے انڈین ایئر فورس کے طیاروں کو مصروف کر لیا اور اس طرح جام نگر پر حملہ کر کے آنے والے پاک فضائیہ کے بی ۵۷ کو ماری پور پہنچنے کے لیے مشعلِ راہ دستیاب ہو گئی۔

کینبرا طیاروں کا راستہ روکنے کے لیے ماری پور سے دو ایف ۸۶ اڑے لیکن اڑتے ہی ان میں سے ایک گر کر تباہ ہو گیا اور اس کا پائلٹ فلائنگ آفیسر سکندر اعظم ہلاک ہو گیا۔ اس حادثے کی اصل وجہ معلوم نہیں ہو سکی۔ لیکن غالباً اس کا تعلق رات کے وقت اعلیٰ کارکردگی والے لڑاکا طیارے کو حربی حالت میں اڑنے سے پیدا ہونے والی مشکلات ہی سے تھا۔ ہندوستان سے مکمل جنگ کی پہلی رات ماری پور کو ہونے والا یہ دوسرا نقصان تھا جس میں ایف ۸۶ اور بی ۵۷ کے عملے کے تینوں اراکین ہلاک ہو گئے۔

ہندوستانی فضائیہ کے ممکنہ جوابی حملے کے خیال سے لڑاکا طیارے سورج کی پہلی کرن کے ساتھ ہی پاک فضائیہ کی حربی گشتی پرواز پر فضا میں بلند ہو گئے تھے۔ انہیں زیادہ انتظار نہیں کرنا پڑا۔ اسٹیشن کمانڈر گروپ کیپٹن (حال ایئر کموڈور) ایم ظفر مسعود کہتے ہیں کہ اس وقت تمام عملہ گزشتہ شب ہلاک ہونے والے اپنے دو تجربہ کار اور مقبول افسروں کے انتقام کی آگ میں جل رہا تھا۔

سورج طلوع ہونے سے کچھ پہلے تقریباً صبح ساڑھے پانچ بجے راہوالی کے راڈار نے کچھ انجانے طیاروں کو دیکھا۔ بیرونی اور وسطی دفاعی پٹی کے موبائل راڈار یونٹوں نے بھی ان طیاروں کی آمد سے مطلع کیا۔ یہ طیارے سرگودھا سے ۲۴۰ اور ۱۰۵ ناٹیکل میل دور قوسِ قزح کی شکل میں آگے بڑھ رہے تھے۔ ان طیاروں کی وسطی پٹی جو ۳۵ ناٹیکل میل پر تھی، ۹۰ میل تک پھیلی ہوئی تھی۔ سیکٹر آپریشن سنٹر نے راڈار پر ان طیاروں کے نشانات کو گشتی پرواز پر موجود سرگودھا کے اپنے دو سیبر اور ایک اسٹار فائٹر سے گڈمڈ کر دیا۔ اس لیے راڈار پر ابھرنے والے ان نشانات کو سیکٹر آپریشن سینٹر نے دشمن کی طرف سے خطرہ نہ سمجھتے ہوئے ان پر ایکس کا نشان لگانے سے گریز کیا۔ ان طیاروں کو داخلی دفاعی پٹی نے بھی نہیں

لیفٹ اے این / اے ایس جی - ۱۴ ٹی آئی راڈار فائر کنٹرول سسٹم کی مدد سے اسکواڈرن نمبر ۹ کے ایف - ۱۰۴ ایف اسٹار فائٹر ہی پاک فضائیہ کے واحد طیارے تھے جو رات کے وقت حملہ کرنے والے ہندوستانی فضائیہ کے کینبرا بمباروں کا راستہ روکنے کے لئے استعمال کئے جا سکتے تھے مداخلت کاری کے لئے تصویر میں نظر آنے والے ان کے ونگ ٹپ ٹینک نکال کر ان طیاروں کو سائیڈ ونڈر میزائل سے لیس کر دیا گیا تھا۔

دیکھا اس لیے ان کے خلاف جوابی اقدام کے لیے پاکستانی دفاع کو خبردار نہیں کیا گیا۔

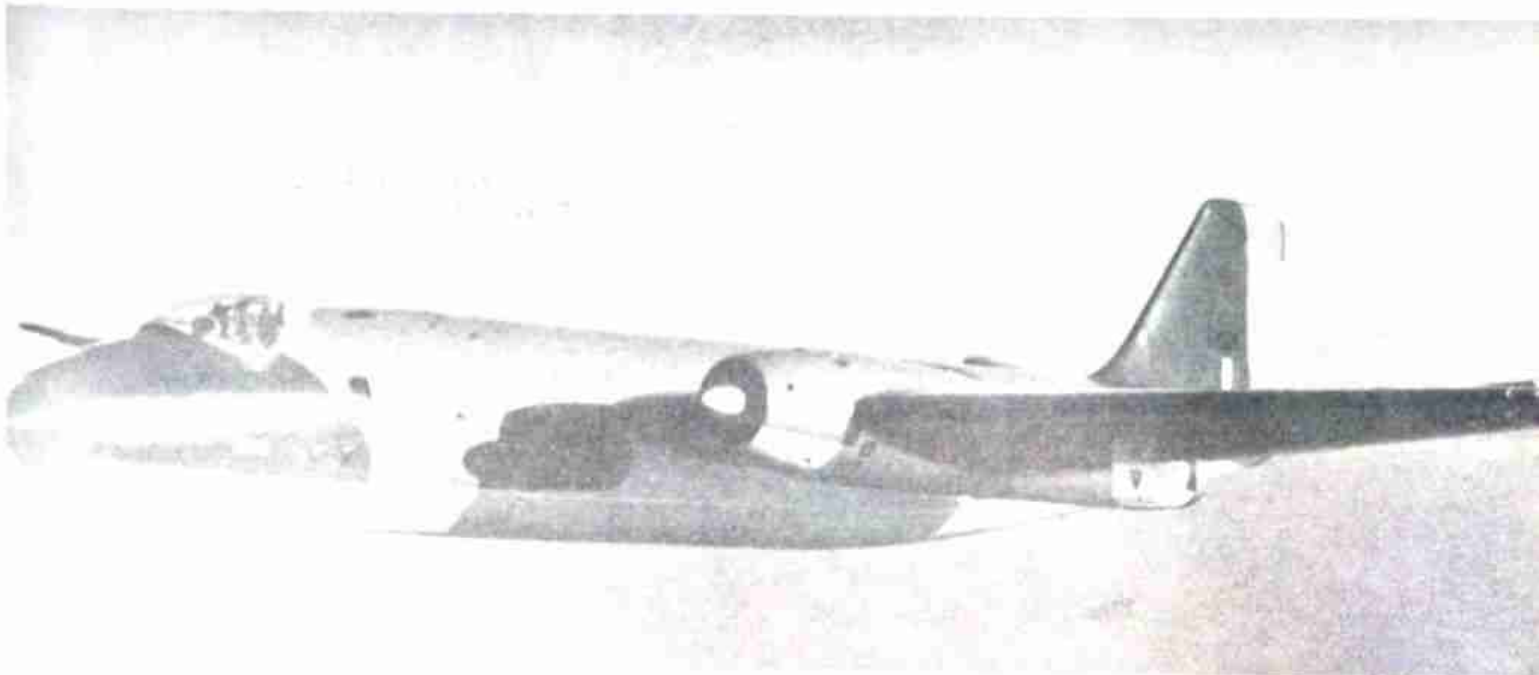
اور اس طرح انڈین ایئرفورس کے چھ میسٹیر طیارے جن کی تفصیل پہلے بیان کی جا چکی ہے بنصف طلوعِ آفتاب کے وقت پندرہ سو فٹ کی بلندی پر آ پہنچے اور سرگودھا ان کے رحم و کرم پر تھا۔ گروپ کیپٹن مسعود بتلاتے ہیں کہ:

"ہمیں پہلی بار حملے کی اطلاع اس وقت ملی جب ہم نے راکٹ کی گرج اور توپوں کی ہنہناہٹ سنی۔ ہوائی اڈے پر تقریباً ۸۰ عدد طیارے بکھرے ہوئے تھے حالانکہ ان میں سے زیادہ تر فوجی انداز میں چھپا دیئے گئے تھے اور ایک ہزار فٹ کی بلندی سے مشکل ہی سے دیکھے جا سکتے تھے۔ لیکن اس وقت چار ایف ۸۶ اور دو ایف ۱۰۴ او آر پی (آپریشنل ریڈی نیس پلیٹ فارم) پر رن وے کے آخری سرے پر موجود تھے اور حفاظتی حصار سے محروم یہ طیارے بڑی آسانی سے نشانہ بن سکتے تھے۔ جنگ شروع ہونے سے پہلے ہی ہم نے کافی بحث و مباحثے کے بعد چند طیاروں کو حفاظتی حصار سے باہر او آر پی پر رکھنے کا فیصلہ کیا تھا تاکہ ان کی فوری پروازیں مزید چند منٹ بچائے جا سکیں۔ عام طور پر یہ حملے کی اطلاع ملتے ہی فوراً پرواز کر سکتے تھے۔ لیکن اچانک حملے کی صورت میں اب خطرہ ان کے سر پر منڈلا رہا تھا۔"

اپنے اس بلا مقابلہ موقع پر میسٹیر طیاروں نے فارمیشن میں گزرتے ہوئے نیم دلی کے ساتھ اپنا سب کچھ پھینک دیا۔ اس عمل میں وہ صرف ایک اسٹار فائٹر کے نقلی ڈھانچے کو ضرب لگا سکے۔ یہ ڈھانچہ کافی غور و خوض کے بعد رن وے کے آخری سرے پر او آر پی سے دور کھڑا کیا گیا تھا۔ رن کچھ کی لڑائی کے دنوں ہی سے سرگودھا کے ہوائی اڈے پر لکڑی کے ڈھانچے والے "ڈمی طیارے" کھڑے کر دیئے گئے تھے۔ اصلیت کا رنگ دینے کے لیے ان پر المونیم کا ورق چڑھا دیا گیا تھا۔ ان کے علاوہ سرگودھا اور دیگر ہوائی اڈوں پر اصل سائز کے سہ رخی ڈھانچے کے ساتھ نقلی ایف ۸۶ اور بی ۵۷ کھڑے کیے گئے تھے۔ یہ ڈھانچے انڈین نقشہ کے آدم پور جیسے اڈوں پر سلیقے سے سجے ہوئے چپٹے ونگ اور یک رخی ڈھانچے کے مقابلے میں کہیں زیادہ پُرفریب تھے۔

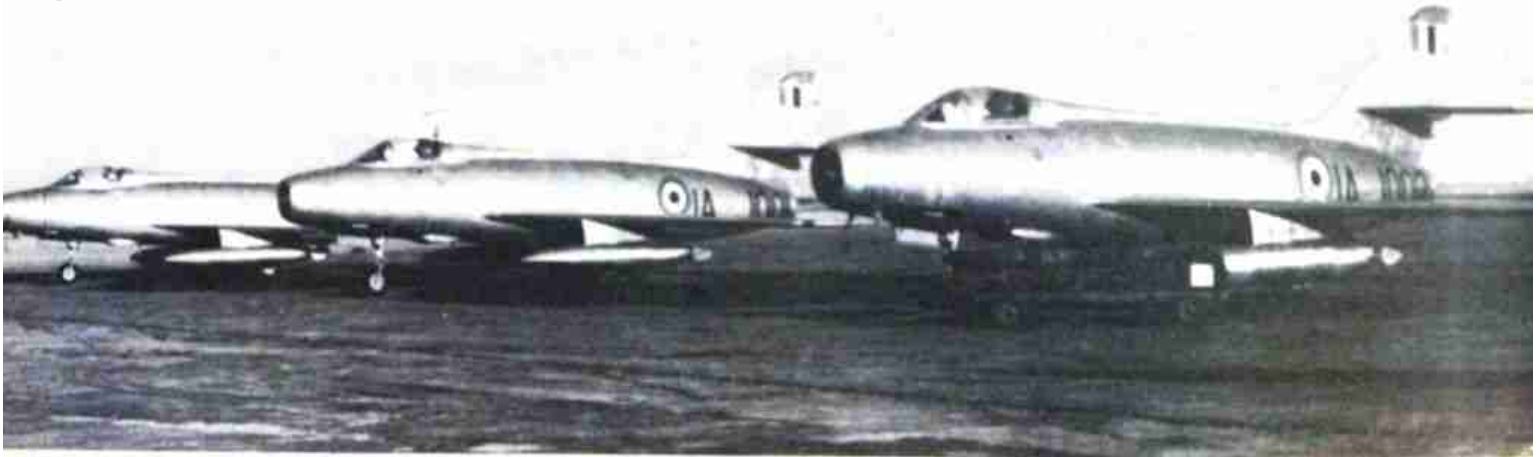
جیسا کہ پہلے بیان کیا جا چکا ہے کہ ایک میسٹیر سرگودھا کی طیارہ شکن توپوں کی زد میں آ کر اس وقت تباہ ہوا جب ہندوستانی فارمیشن نے نیچی پرواز کے ساتھ جنوب مغرب کی طرف نکلنے کی کوشش کی۔ فلائٹ لفٹیننٹ امجد حسین کو جنہوں نے اپنے ایف ۱۰۴ میں تقریباً سوا پانچ بجے صبح پرواز شروع کی تھی، سیکٹر نے سرگودھا پہنچنے کی ہدایت کی جہاں انہوں نے پاک فضائیہ کے زمینی دفاع کی آتش بازی کے درمیان ہندوستانی میسٹیر طیاروں کو دیکھا۔ اور جب تک وہ ہندوستانیوں کے قریب پہنچے میسٹیر طیارے ۱۵۰ سے ۲۰۰ فٹ کی بلندی پر جنوب مشرق کی سمت ہندوستان کی طرف پرواز کرتے ہوئے سرگودھا سے چھ سے آٹھ میل دور جا چکے تھے۔ جیسے ہی میسٹیر طیاروں نے اپنے ایندھن والے فاضل ٹینک گرائے فلائٹ لفٹیننٹ حسین نے ان میں سے ایک کے عقب میں پوزیشن سنبھال لی۔ اور جی اے آر ۸ میزائل سے وار کیا جو سیدھا زمین پر چلا گیا۔ اس وقت تک ایف ۱۰۴ فائر کرنے کی حد کے قریب پہنچ چکا تھا اور چھ نالیوں والی ۲۰ ایم ایم کی ولکن توپ نے بقیہ کام کر دکھایا۔

ایک دوسرے میسٹیر نے اسٹار فائٹر سے ڈاگ فائٹ شروع کر دی۔ [illegible] نے بلندی پر جانے کے لیے اپنی اعلیٰ صلاحیت کا مظاہرہ کرتے ہوئے معرکے کو سات ہزار فٹ کی بلندی پر پہنچا دیا تاکہ نقل و حرکت کے لیے زیادہ سے زیادہ گنجائش نکل آئے۔ ایف ۱۰۴ اس معرکے میں میسٹیر کے پائلٹ نے زبردست

ہندوستان نے جن ۷۱ عدد کینبرا بی (آئی) ۵۸ کا آرڈر دیا تھا ان میں سے ایک برطانیہ میں ہندوستان کو فراہمی سے قبل۔ پاکستان کے خلاف شبینہ حملوں میں انڈین ایئرفورس کے کینبرا طیارے عام طور پر دوسری جنگ عظیم کے دور کا ایک عدد دس ہزار پونڈ بلاک بسٹر بم لے کر جاتے تھے اس کے ساتھ ہی ان طیاروں کے پیٹ میں ۲۰ ایم ایم کی ۴ عدد توپیں بھی نصب ہوتیں ۔

جرأت کا مظاہرہ کیا۔ اور اس وقت غلبہ حاصل کر لیا جب فلائٹ لفٹیننٹ حسین نے اپنے پرعزم حریف کے مقابلے میں اپنی رفتار کم کر کے اسے زیر کرنے کی غلطی کی۔

ایف یم۔ ا نے میسٹیر سے ڈاگ فائٹ میں اپنا عقب محفوظ نہ رکھنے کی غلطی بھی کر ڈالی۔ اور میسٹیر نے حملہ کر کے اسٹار فائٹر پر کئی گولے جڑ دیئے۔ فلائٹ لفٹیننٹ حسین عین اس وقت جب وہ زمین سے صرف چند سو فٹ بلند تقریباً عمودی انداز میں نیچے آ رہے تھے، ان کے طیارے کا بلندی کی طرف جانے والا کنٹرول نظام منجمد ہو گیا۔ فلائٹ لفٹیننٹ حسین نے برق رفتاری سے لاک ہیڈ طیارے کی سی ۲ راکٹ ایجکشن سیٹ کا ہنڈل جھٹکے سے کھینچ لیا۔ اس کا فوری کوئی نتیجہ نہ نکلا۔ کیونکہ وہ سیٹ آرمنگ میکانکی آلات کو نہ چلانے کی غلطی کر بیٹھے تھے مگر انہوں نے جلد ہی اس غلطی کا ازالہ کر لیا اور ایک سیکنڈ کے چوتھائی حصے میں ایف یم۔ ا کے کاک پٹ کی کنوپی مجروح طیارے سے خود بخود اچھل کر دور جا گئی اور دوسرے ہی لمحے خودکار میکانکی عمل کے ذریعے وہ راکٹ کے ذریعے چلنے والی سیٹ سے بھی جدا ہو گئے۔ اور جب فلائٹ لفٹیننٹ حسین کے قدم زمین پر لگے، ان کی پیراشوٹ بھی پوری طرح کھل چکی تھی۔ ۱۹۶۵ء کی جنگ میں دشمن کی کارگزاری کے نتیجے میں تباہ ہونے والا یہ پہلا اور واحد میگ ۲۰ طیارہ تھا۔

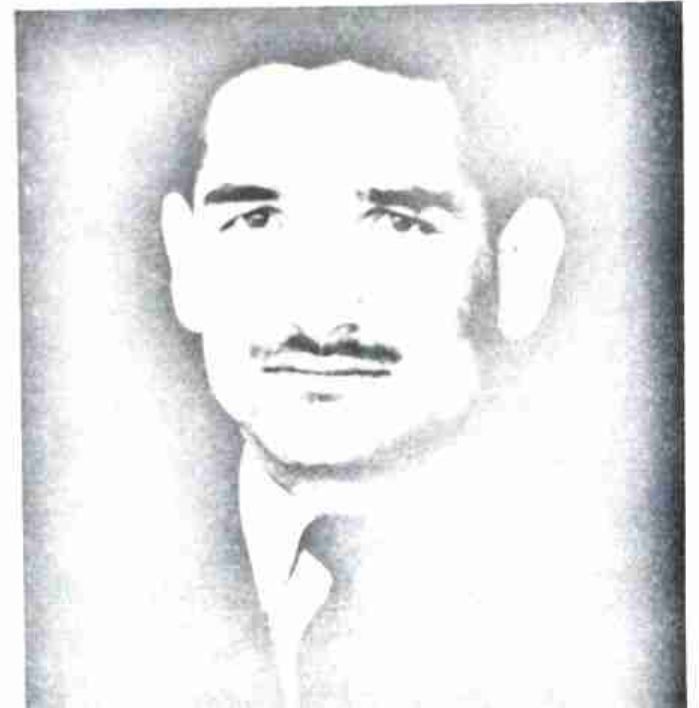
فلائٹ لیفٹیننٹ امجد حسین جو دو مسٹیر طیاروں سے معرکہ آرائی کے بعد اپنے ایف ۱۰۴ والے کے زمیں بوس ہونے سے صرف چند سیکنڈ قبل ایجیکٹ کر گئے۔ انہوں نے معرکے میں دو میں سے ایک میسٹیر مار گرایا۔ انہیں ۱۹۶۵ میں حربی کارروائیوں کی بنا پر ستارۂ جرأت عطا کیا گیا۔

۱۹۶۵ کی جنگ میں انڈین ایرفورس کا سب سے زیادہ اہم مگر سب سے کم مشتہر ہونے والا ایک واقعہ یہ ہے جس میں ایک فرسودہ ڈسالٹ میسٹیر نے فضائی معرکے میں پاک فضائیہ کا ایک لاک ہیڈ اسٹار فائیٹر مار گرایا۔ ۱۹۶۵ کی جھڑپوں کے آغاز کے وقت انڈین ایرفورس کے پاس ۸۰ میسٹیر طیارے تھے۔

مشرقی پاکستان سے انڈین ایئر فورس کے اڈے کالائی کنڈہ پر کامیاب حملے کی قیادت اسکواڈرن نمبر ۱۴ کے اسکواڈرن لیڈر شبیر حسین نے کی

کالائی کنڈہ پر حملہ کرنے والے اسکواڈرن نمبر ۱۴ کے ۵ سیبر طیاروں کی ضرب سے زمین پر ۱۰ کینبرا تباہ ہوئے اور دو ہنٹر طیاروں کو نقصان پہنچا۔ ۷ ستمبر کو صبح کی یلغار کے بعد کالائی کنڈہ سے بقیہ کینبرا طیارے حفاظتی حصار میں پہنچا دیئے گئے، لیکن وہ بھی تصویر میں نظر آنے والے طیارے کی طرح پاک فضائیہ کے سیبر طیاروں کی ضرب سے محفوظ نہ رہ سکے۔

کالائی کنڈہ پر دو بڑے حملوں میں صرف ایک سیبر طیارے اور اس کے پائلٹ فلائٹ لیفٹیننٹ افضل خان کا نقصان ہوا۔

گھوڑے، جیپ اور ہیلی کاپٹر پر سفر کر کے فلائٹ لیفٹیننٹ حسین نئے معرکوں میں شرکت کے لیے واپس سرگودھا پہنچ گئے۔ اور پاک فضائیہ نے بعد میں ان تین ہندوستانی میسٹیئر طیاروں کے ہوابازوں کے بارے میں معلومات حاصل کر لیں جو ۷ ستمبر کو پاکستان کے حربی معرکے کا شکار ہوئے تھے۔ عہدوں کے اعتبار سے ان میں سے دو اسکواڈرن لیڈر جسبیر سنگھ اور اے دیویا، اور ایک فلائٹ لیفٹیننٹ بی گوہا سب ہی تجربہ کار افسر تھے۔ لیکن اگر وہ جونیئر افسر ہوتے تب بھی کسی مہم میں پچاس فیصد نقصان ہندوستانی فضائیہ تو کیا کوئی بھی فضائیہ زیادہ عرصے تک برداشت نہیں کر سکتی۔

پاک فضائیہ کے ایک طیارے نے اس معرکے میں چوٹ کھائی تھی مگر اس نے خود سے پانچ گنا زیادہ حریف طیاروں کا مقابلہ کیا تھا۔ سیکٹر نے راہوالی کے اوپر موجود دو ایف ۸۶ طیاروں کو معرکے کی طرف روانہ کیا لیکن یہ دونوں طیارے ایندھن کی کمی کی وجہ سے معرکے میں شریک نہ ہو سکے۔ حقیقت تو یہ ہے کہ وہ صرف ہنگامی طور پر طیارہ اتارنے والی پٹی تک ہی پہنچنے کے قابل تھے۔

ابھی اس پہلے معرکے کا جوش و خروش ختم بھی نہ ہونے پایا تھا کہ نگرانی کے تینوں خطوں سے پانچ اور پھر چھ عدد ہنٹر طیاروں کی آمد کی اطلاع ملی۔ یہ طیارے نیچی پرواز کے ساتھ سرگودھا کی سمت بڑھ رہے تھے۔ پاک فضائیہ پوری طرح مستعد تھی چار ایف ۸۶ اور ایک ایف ۱۰۴، پہلے حملے کے فوراً بعد گشتی پرواز پر فضا میں بلند ہو گئے تھے۔ صبح ۵ بجکر ۱۵ منٹ پر بیرونی خطے سے ملنے والی پہلی وارننگ کے بعد ۶ بجکر ۵ منٹ پر داخلی خطے کی اس اطلاع کے درمیان کہ ہنٹر سر پر آ چکے ہیں، سرگودھا کے پاس تیاری کے لیے صرف چودہ

۷ ستمبر ۱۹۶۵ کو اکالی کنڈہ پر کامیاب یلغار کے بعد مشرقی پاکستان (اب بنگلہ دیش) میں اسکواڈرن نمبر ۱۴ کو "دم تراش" کے نام سے پکارا جانے لگا۔ مغربی پاکستان میں پاک فضائیہ نے انڈین ایرفورس کا سر قلم کر دینے کا دعویٰ کیا اور مشرقی پاکستان میں اسکواڈرن نمبر ۱۴ نے بھی عقب میں اتنا ہی عمدہ کام کر دکھایا۔

منٹ کا وقت تھا۔ ٹیکٹیکل کنٹرول نے اطلاع دی کہ چار ہنٹر حملے کے لیے آ رہے ہیں، لیکن بہت پہلے وارننگ مل جانے کے باوجود ہندوستانی فضائیہ کے طیاروں کو اس وقت تک نہ روکا گیا جب تک کہ وہ سرگودھا پر نہ پہنچ گئے۔

ہنٹر طیاروں کا استقبال زمینی آتش بازی کے پردوں سے کیا گیا لیکن انہوں نے حملہ کرنے کی کوئی کوشش نہیں کی۔ اطلاع کے مطابق کچھ نے سیدھی پرواز کے دوران ہی اپنی توپیں چلا دیں۔ یہی مرحلہ تھا جب اسکواڈرن لیڈر عالم کے سیکشن نے پندرہ ہزار فٹ کی بلندی سے کلاسیکل معرکے کے اس جہنم میں غوطہ لگایا جس کا ذکر پہلے باب میں ہو چکا ہے۔ اسکواڈرن لیڈر عالم کے دعوی کے مطابق تباہ ہونے والے پانچ ہنٹر طیاروں کے علاوہ اسکواڈرن لیڈر او۔ این کاکڑ کی قیادت میں پرواز کرنے والے اس فارمیشن کے چھٹے طیارے نے انجن میں خرابی کی اطلاع دی۔ وہ پاکستان کی سرحد کے اندر ایجیکٹ کر گیا اور جنگی قیدی بنا لیا گیا۔ اسی معرکے کے دوران سیکٹر کے کنٹرولر گروپ کیپٹن بٹ نے عالم کو آواز دی اور پوچھا ——— "تم کیا شمار کر رہے ہو۔؟" پاک فضائیہ کے لڑاکا طیاروں کے قاتلانہ جوش سے کانپتی ہوئی آواز میں جواب آیا ——— "کیا آپ دیکھ نہیں سکتے ہیں کہ میں نے ابھی ابھی پانچ ہنٹر گرائے ہیں۔"

پاک فضائیہ کے تخمینے کے مطابق انڈین ایرفورس نے ۷ ستمبر کو سرگودھا کے معرکے میں اپنی دوسری فورس کا سو فیصد نقصان اٹھایا۔ اگر اس کے بعد تصدیق ہو جانے والے نقصان ہی کو دیکھا جائے تو وہ بھی ہندوستانی فضائیہ کے حوصلے پست کرنے کے لیے کافی تھا۔ یہ نقصان اس لحاظ سے بھی سنگین تھا کہ پاک فضائیہ کو زمین یا فضا میں کوئی نقصان پہنچائے بغیر ہندوستان کو سیبر ایف۔۸۶ کے مقابلے میں اعلیٰ کارکردگی والے ہنٹر طیاروں اور ان کے سینئر اور تجربہ کار ہوابازوں سے ہاتھ دھونا پڑا۔

اس کے بعد کچھ دیر تک سرگودھا پر سکون طاری رہا۔ غالباً ہندوستانی فضائیہ اپنے ابتدائی نقصانات سے پریشان تھی۔ لیکن صبح ۹ بجکر ۴۴ منٹ پر تیسرے حملے کا سلسلہ شروع ہوا، یہ سب سے زیادہ بامقصد ثابت ہوا۔ دن کی روشنی میں ہونے والے چار حملوں میں یہ واحد حملہ تھا جو کسی مداخلت کے بغیر نقصان پہنچانے میں کامیاب رہا۔ درختوں کی اونچائی پر اڑتے ہوئے چار میسٹیئر طیاروں کی آمد کی اطلاع بیرونی اور وسطی دفاعی خطے نے دی لیکن ایس۔ او سی میں داخلی پلاننگ کے بارے میں کچھ غلط فہمی تھی۔ چار ایف۔۸۶ اور ایک ایف۔۱۰۴ رن وے کے آخری سرے پر او۔ آر۔ پی پر موجود تھے۔ یہ طیارے حملہ آوروں کے لیے بہت آسان نشانہ تھے۔ اس حملے کے بعد ہی سرگودھا کے اسٹیشن کمانڈر پیشگی اطلاع دینے والے نظام پر شبہ کا اظہار کیے بغیر سیکٹر میں ایئرکموڈور مسرور کو یہ سمجھانے میں کامیاب ہو گئے کہ طیاروں کو او آر پی پر غیر محفوظ حالت میں رکھنے سے بہتر یہ ہوگا کہ انہیں محفوظ حصار میں رکھا جائے۔ اور پرواز میں چند منٹ کی تاخیر برداشت کر لی جائے۔ میسٹیئر حملے سے صرف ایک ایف۔۸۶ حملہ آور طیاروں کی توپ کے فائر سے تباہ ہوا۔

"بڑا بھونڈا نشانہ"۔ سرگودھا کے عملے کے ایک رکن نے اس پر تبصرہ کرتے ہوئے

گیا۔ اس کا خیال تھا کہ میسٹیئر طیارے بڑی آسانی سے او۔ آر۔ پی پر موجود چار ایف ۸۶ اور دو ایف۔ ۱۰۴ کو تباہ کر سکتے تھے۔

تباہ ہونے والے واحد سیبر کے ہواباز فلائٹ لفٹیننٹ ملک اپنے چیف سینئر ٹیکنیشن رشید احمد کے ساتھ پرواز سے پہلے اپنے طیارے کا معائنہ کرنے والے تھے۔ جب رشید احمد کی نظر اوپر میسٹیئر طیاروں پر پڑی جو سیدھے ان کی طرف آ رہے تھے تو انہوں نے (پائلٹ) فلائٹ لفٹیننٹ ملک کو طیارے سے باہر دھکیل کر خود کو ان کے اوپر گرا لیا۔ ان کے چاروں طرف میسٹیئر طیاروں کے گولے برس رہے تھے۔ خوش قسمتی سے دونوں میں سے کوئی بھی زخمی نہیں ہوا۔ دوسرے ایئرمینوں اور افسروں نے اپنی خندقوں سے نکل کر جلتے ہوئے سیبر کے دو پڑوسی ایف۔ ۸۶ طیاروں کو گھسیٹ کر آگ سے محفوظ مقام پر پہنچا دیا۔ اپنی جلد بازی کی واحد جھپٹ میں میسٹیئر طیاروں نے راکٹ بھی چلائے۔ ان میں سے ایک راکٹ ایئر ٹریفک کنٹرول کی غیر مستعمل پرانی عمارت پر لگا۔ یہی ضرب اس دن انڈین ایئر فورس کی سب سے بڑی کامیابی تھی۔

شام ۳ بجکر ۴۱ منٹ پر دن کی روشنی میں ہندوستانی فضائیہ کے آخری حملے تک سرگودھا کئی گھنٹے تک پرسکون رہا۔ بیرونی دفاعی احاطے نے پندرہ منٹ قبل تین جیٹ طیاروں کو لاہور کے شمال مغرب میں بڑھتے ہوئے دیکھا۔ اور جس وقت دو ایف۔ ۸۶ انہیں روکنے کے لیے فضا میں بلند ہوئے۔ داخلی احاطے نے اطلاع دی کہ دو میسٹیئر سرگودھا کی طرف آ رہے ہیں۔ اور جیسے ہی دشمن کے طیارے سرگودھا کے اوپر پہنچے پاک فضائیہ کے طیاروں نے انہیں جا لیا۔ ایک ایف۔ ۸۶ پر فلائٹ لفٹیننٹ اے ایچ ملک موجود تھے جو اس سے پہلے زمین پر میسٹیئر طیاروں کی نظر بد سے بال بال بچ نکلے تھے۔ اب فلائٹ لفٹیننٹ ملک حالانکہ اقبال کے ساتھ کیلو پوزیشن میں تھے پر دو نمبر مین کی حیثیت سے فلائنگ آفیسر نے ایک میسٹیئر طیارے کے عقب میں پوزیشن سنبھال لی اور ایک سائیڈ ونڈر میزائل سے اس کے پرخچے اڑا دیئے۔ حالانکہ انہوں نے دوسرے میسٹیئر پر بھی فائر کیا لیکن وہ بچکر بھاگ نکلا۔ لیکن جب یہ طیارے تیز پرواز کے ساتھ نکل بھاگنے کی کوشش کر رہے تھے۔ گراؤنڈ ڈیفنس کی ۴۰ ایم ایم ایل ۷۰ توپوں نے ان میں سے ایک کو مار گرایا۔ اس حملے سے سرگودھا کو کوئی نقصان نہیں پہنچا۔

سرگودھا پر ہندوستانی فضائیہ کی طرف سے چمکتی دھوپ میں ہونے والے پہلے دن کے حملوں کے بعد پاک فضائیہ کو ایک ایف۔ ۸۶ اور فضا میں تباہ ہونے والے ایک ایف۔ ۱۰۴ کے مقابلے میں سرگودھا کے اطراف فضائی معرکوں میں چھ ہنٹر اور تین میسٹیئر کے علاوہ زمینی فائر سے دو میسٹیئر تباہ کر کے قدرے اطمینان حاصل ہوا۔ سارے دن کے حملوں میں حصہ لینے والے ۱۹ طیاروں میں سے گیارہ طیاروں کی تباہی سے یہ بھی ثابت ہوتا تھا کہ ہندوستانی فضائیہ کو ۵۰ فی صد نقصان اٹھانا پڑا۔ ان دعووں کو خوش فہمی پر مبنی قرار دیا جائے تب بھی عام طور زیادہ سے زیادہ قابل قبول ۵ فیصد روزانہ کے نقصان اور اس تباہی کی حد میں آنا زیادہ فرق تھا جس سے شام ڈھلنے تک پاک فضائیہ کے اعتماد کو زبردست تقویت حاصل ہوئی۔ خاص طور پر اس وجہ سے بھی کہ ۷ ستمبر کو ایک بھی پاکستانی طیارہ ہندوستانی فضائیہ سے معرکوں کے دوران نہیں گرایا جا سکا۔

دوسری طرف پاک فضائیہ کو یقیناً اس بات پر تشویش ہوگی کہ ۱۱۰ ناٹیکل میل

انڈین ائیرفورس کے خلاف دن کی روشنی میں ہونے والی چند کارروائیوں میں سے ایک ۷ ستمبر کو سری نگر کے خلاف پاک فضائیہ کے اسکواڈرن نمبر۱۹ کا حملہ بھی تھا جو نوزی حیدر کی قیادت میں کیا گیا اس تصویر میں پرعزم نوزی حیدر اپنے چند ہوابازوں کے ساتھ نظر آرہے ہیں۔

سری نگر پر اسکواڈرن نمبر۱۹ کی ضرب سے تباہ ہونے والے طیاروں میں انڈین ائیرفورس کا ایک ڈگلس سی-۴۷ بھی شامل تھا۔

پاکستانی سرحد کے اندر ہونے والے چار حملوں میں ہندوستانی فضائیہ نے دوبار اچانک آلیا۔ اور سرگودھا پہنچنے سے پہلے ایک بار بھی ہندوستانی طیاروں کا راستہ روکا نہ جاسکا۔ اگر ہندوستانی فضائیہ نے پاک فضائیہ کے تین بڑے اڈوں پر مربوط منصوبہ بندی کے ساتھ حملہ کیا ہوتا تو اپنی عددی اکثریت اور زیادہ بہتر عزم کے سہارے نتائج یقیناً مختلف ہوتے۔ اگر ہندوستانی فضائیہ سرگودھا کے ائیرفیلڈ پر بم برساتی تو اس بات کا بہتر امکان تھا کہ گشتی پرواز والے طیارے دوسرے ہوائی اڈے پر پہنچنے سے پہلے ہی ایندھن کی قلت کا شکار ہو جاتے طویل حملے پاک فضائیہ کی سرگرمیوں کو کم سے کم حد تک محدود کر سکتے تھے۔ اس کے باوجود پشاور اور ماری پور کے ہوائی اڈے جن پر اس دن کوئی حملہ نہیں کیا گیا، پوری طرح سرگرمی جاری رکھ سکتے تھے۔ لیکن پہلی بار دن کے وقت حملوں کے بعد پاک فضائیہ کے کمانڈر انچیف کو کم از کم یہ اطمینان ضرور ہو گیا کہ پشاور پر دن کی روشنی میں حملہ نہیں کیا جائے گا۔

ایسا بھی نہیں ہے کہ ائیرفیلڈ اسٹرائک کے سلسلے میں ۷ ستمبر کا دن یکطرفہ حملے کا دن تھا۔ اس دن ہندوستانی فضائیہ کے اڈوں کے خلاف پاک فضائیہ نے اپنے حملوں میں حریف کے مقابلے میں زیادہ بہتر نتائج حاصل کیے مشرقی پاکستان میں بھی چند معرکے ہوئے جس کے بارے میں ہندوستانیوں کا خیال تھا کہ ان کا اثر مغربی پاکستان پر پڑے گا۔ مشرقی پاکستان میں پاک آرمی کے تمام یونٹ ایک مؤثر بری مہم کے لیے تیار تھے لیکن ایسی وجوہات موجود تھیں۔ جن کی بنا پر یہ کہا جاسکتا ہے کہ مشرقی پاکستان میں جنگ کی صورت میں ہندوستانیوں کو چین کی مداخلت کا خوف تھا۔ وسیع زرعی علاقے اور دریاؤں کے پیچیدہ جال کے ساتھ مشرقی پاکستان میں نقل و حرکت کی مشکلات موجود تھیں۔ اس کے علاوہ مشرقی پاکستان میں فوجی اہمیت کے ٹھکانے بھی دستیاب نہ تھے۔ یہی وجہ ہے کہ پاک فضائیہ نے صوبائی دارالحکومت ڈھاکہ کے باہر تیج گاؤں میں مشرقی پاکستان کی سرحدوں کے تحفظ کے لیے صرف ایک اسکواڈرن تعینات کیا تھا۔ اس نمبر۱۴ اسکواڈرن کی کمان اسکواڈرن لیڈر شبیر حسین کے پاس تھی۔ پاک فضائیہ مغربی پاکستان میں اپنی ضروریات سے صرف ۱۲ الیف ۸۶ طیارے ہی اس اسکواڈرن کے لیے فراہم کر سکی تھی۔

جب پاک فضائیہ نے اپنے اسٹرائک پلان کا آغاز کیا تو اسکواڈرن نمبر۱۴ کو ڈھاکہ کے لیے خطرہ بننے والے تقریباً ۲۲۰ میل دور کلکتہ کے مغرب میں ساٹھ ناٹیکل میل پر واقع کالائی کنڈہ کے اڈے پر حملے کے لیے پابند کیا گیا۔ مشرقی پاکستان اور مغربی پاکستان کے درمیان وقت میں ایک گھنٹے کے فرق کی وجہ سے یہ ممکن نہیں تھا کہ دونوں طرف حملوں کو طلوعِ آفتاب سے ہم آہنگ کیا جائے اس لیے کمانڈر انچیف نے اسکواڈرن نمبر۱۴ کے حملے کا وقت ۷ ستمبر کو طلوعِ آفتاب مقرر کیا۔ راولپنڈی میں کابینہ کے نقطۂ نظر کے مطابق اس بات کا امکان بھی تھا کہ اگر مشرقی پاکستان میں رات کے وقت صورتِ حال معمول پر ہے تو جنگ کی شدت سے گریز کیا جائے۔ یہ امید قائم نہ رہ سکی اس لیے کہ انڈین ائیرفورس کے کینبرا بمباروں نے ۶ اور ۷ ستمبر کی درمیانی شب میں پاکستانی سرحد کے اندر ڈھاکہ تک گھس کر کوئی نقصان پہنچائے بغیر ادھر ادھر بم پھینکے

اس اقدام نے پاک فضائیہ کے کمانڈر انچیف کو جوابی کارروائی کی اجازت دے دی۔ اور اس کے نتیجے میں رن کچھ کے تنازعے کے وقت سے پوری طرح مستعد اور چند ماہ سے طلوع اور غروب آفتاب کے وقت صرف گشتی پروازوں میں مصروف اسکواڈرن نمبر۱۴ کی پہلی حربی کارروائی کے امکانات واضح ہو گئے اس اسکواڈرن کا ایک ایف-۸۶ ۴ ستمبر کو پرواز کے دوران پرندے سے ٹکرا کر تباہ ہو گیا تھا۔ نچی پرواز والے جیٹ طیاروں کے لیے ایسے حادثے عام ہیں اسکواڈرن نمبر۱۴ کے ہوابازوں کو مستعدی کے ساتھ کاک پٹ میں بیٹھنے کے علاوہ بھی بہت کچھ کرنا پڑتا تھا۔ یہ رپورٹ ملتے ہی کہ ایک کینبرا اور دو ہنٹر طیارے چٹاگانگ کے ہوائی اڈے پر حملہ کر رہے ہیں۔ ۷ ستمبر کو سورج کی پہلی کرن کے ساتھ دو الیف-۸۶ فضا میں بلند ہوئے۔ انہیں فلائٹ لفٹیننٹ (حال اسکواڈرن

لیڈر) فاروق ایف خان اور فلائٹ لفٹیننٹ عزیز اڑا رہے تھے۔

مزید اطلاع ملتی ہی کہ انڈین ایئر فورس کے طیارے ڈھاکہ سے ۱۴ میل کے فاصلے پر زیر تعمیر نئے انٹرنیشنل ایئرپورٹ کرمی ٹولہ اور اس کے بعد صوبائی دارالحکومت ڈھاکہ پر حملہ کرنے کے لیے رُخ بدل رہے ہیں۔ دو سیبر طیاروں نے اس صبح ڈھاکہ پر چھائے ہوئے بادلوں کے نیچے شہر کے اوپر چکّر لگانا شروع کر دیا۔ زمین سے فلائٹ لفٹیننٹ عزیز کے سیبر کا رابطہ منقطع ہو گیا۔ اور آئی ایف ایف فریکوئنسی میں خلل کی بنا پر توجہ ہٹتے ہی وہ طیارہ غالباً زمین پر جا گرا۔ خیال کیا جاتا ہے کہ اس وقت طیارہ زمین سے صرف چند سو فٹ کی بلندی پر تھا۔ اس کے پائلٹ نے کاک پٹ کے نیچے ہاتھ بڑھاتے ہوئے غلطی سے اسٹک کو آگے کی طرف دھکیل دیا تھا۔ حالانکہ اسکواڈرن نمبر ۱۴ کے ہوا بازوں نے ایک کینبرا اور دو ہنٹر طیاروں کو کرمی ٹولہ پر حملہ کرتے دیکھا۔ مگر ان کا دشمن کے طیاروں سے سامنا نہیں ہو سکا۔ ہندوستانی طیاروں کے حملے سے رن وے کے آخری سرے پر موجود ایک ایک راڈار یونٹ کے علاوہ جسے پاک فضائیہ استعمال بھی نہیں کر رہی تھی اور کوئی نقصان نہیں ہوا۔ حملے سے ہلاک ہونے والے دو افراد میں ایک بارہ سالہ لڑکا شامل تھا۔ کالائی کنڈہ پر پاک فضائیہ کا حملہ ایک مختلف داستان ہے۔ ۷ ستمبر کو صبح چھ بجے کارروائی کے احکامات ملنے کے بعد پانچ ہوا بازوں (فلائٹ لفٹیننٹ حلیم، بصیر، طارق حبیب اور فلائنگ آفیسر افضل خان) کو اسکواڈرن لیڈر شبیر حسین کی قیادت میں ڈھاکہ سے تقریباً دو سو ناٹیکل میل کا فاصلہ نیچی پرواز کے ساتھ طے کرنے کی ہدایت تھی۔ اس ضرورت کے پیشِ نظر ہر سیبر طیارے کے لیے دو عدد ۱۲۰ گیلن اور دو عدد دو سو گیلن کے ڈراپ ٹینک ضروری تھے۔ اس طرح طیارے کا وزن بڑھ جانے کی وجہ سے وہ حملے کے لیے صرف ۶۵ء انچ نالی والی مشین گن ہی لے جا سکے۔

یہ ہر لحاظ سے درسی کتاب کے مطابق کارروائی تھی۔ سیبر فارمیشن کسی مداخلت کے بغیر کالائی کنڈہ پہنچ گئی اور جب ہوا باز حملے کے لیے دو ہزار فٹ پر بلند ہوئے تو واضح ہو چکا تھا کہ انہوں نے دشمن کو اچانک جا لیا ہے۔ دشمن کی طرف سے طیارہ شکن توپوں کی فائرنگ کا نام و نشان تک نہ تھا۔ اور کم از کم چودہ کینبرا طیارے شانہ بشانہ اس طرح ٹارمک پر کھڑے تھے، جیسے زمانۂ امن میں معائنہ کے لیے صف بند ہوں۔ تین سیبر طیاروں کو کینبرا پر حملے کی ہدایت کی گئی جب کہ بقیہ دو نے آر۔ پی پر کھڑے ہوئے تین ہنٹر طیاروں کا رُخ کیا۔ ہر ایک سیبر ہوائی اڈے کے اوپر دو بار جھپٹا اور جب حملہ اپنا نصف مرحلہ گزار چکا تو ہلکی طیارہ شکن توپ کی فائرنگ کا سامنا ہوا۔ لیکن یہ بھی معقول کارروائی تھی اور تین ہنٹر طیاروں نے جو بلاواسطہ طور پر اوپر نظر آئے۔ پاک فضائیہ کی منظم گراؤنڈ اسٹریفنگ میں مداخلت نہ کرنے کا فیصلہ کیا۔

دھوئیں اور شعلوں میں گھرے ہوئے ہندوستانی فضائی اڈے کو اپنے پیچھے چھوڑ کر خراب موسم اور مشکل نمو داری کے باوجود تمام سیبر طیارے کسی خراش کے بغیر صبح ۷ بجکر ۲۴ منٹ پر یعنی اپنی پرواز کے آغاز سے صرف ایک گھنٹہ تیرہ منٹ بعد ڈھاکہ واپس پہنچ گئے۔ ابتدائی دعوے کے مطابق اس حملے میں دس کینبرا تباہ کیے گئے اور پانچ کو نقصان پہنچانے کے علاوہ دو ہنٹروں کو بھی شدید نقصان پہنچایا گیا۔ یقیناً یہ پانچ سیبر طیاروں کا بڑا کارنامہ تھا۔ جب یہ حربی پرواز فضا میں بلند ہو چکی تھی تب ہی راڈار پر جیسور کے اوپر انڈین ایئر فورس کے طیاروں کے نشانات نظر آئے۔ ان کا راستہ روکنے کے لیے ایئر فیلڈ پر موجود کئی سیبر طیارے فضا میں بلند ہوئے۔ لیکن انڈین ایئر فورس کے طیاروں سے، جو واپس ہندوستان چلے گئے تھے، کوئی مڈبھیڑ نہ ہو سکی۔ ڈھاکہ میں فضائی دفاع کی کوشش کا اندازہ اس حقیقت سے لگایا جا سکتا ہے کہ ۷ ستمبر کو طلوعِ آفتاب کے بعد صرف ایک [illegible] فاروق خان کو دو گھنٹے کے اندر پانچ پروازیں کرنی پڑیں۔ لیکن کسی پرواز [illegible] بھی دشمن کا کوئی طیارہ نظر نہیں آیا۔

تقریباً صبح دس بجے اسکواڈرن نمبر ۱۴ کو کلائی کنڈہ پر دوبارہ [illegible] اس بڑے ہوائی اڈے کا خاتمہ مکمل کرنے کا حکم دیا گیا۔ اس کام کے لیے چار سیبر طیارے فراہم کیے گئے۔ اسکواڈرن لیڈر شبیر کے علاوہ، جو حملے میں جو شامل نہیں ہوئے۔ اس کارروائی کے لیے بھی وہی چار پائلٹ متعین کیے گئے جنہوں نے [illegible] حملے میں حصہ لیا تھا۔ اس بار فلائٹ لفٹیننٹ حلیم ان کی قیادت کر رہے تھے۔

ساڑھے دس بجے صبح پرواز کے آغاز کے ساتھ مشکل نمو داری کے باوجود پہلے کی طرح نیچی پرواز کا راستہ اختیار کیا گیا۔ لیکن اس بار ہندوستانی مقابلہ کے لیے تیار تھے۔ سیبر طیارے حملے کے لیے بلند ہوئے۔ نمبر ۴ نے آر ٹی پر آواز دے کر بتایا کہ ۹ ہنٹر طیارے بلندی پر موجود ہیں۔ اس کے ساتھ ہی ہوائی اڈے سے [illegible] توپوں نے شدید گولہ باری شروع کر دی۔ اپنی حربی صف بندی سے سیبر طیارے ایک ایک جوڑی میں منتشر ہو گئے۔ لیڈر نے اپنے نمبر ۳ اور نمبر چار کو اپنے ساتھ حملہ کرنے کا حکم دیا۔ پہلے دونوں سیبر طیاروں میں سے ہر ایک نے ایک کینبرا پر گولیاں برسائیں۔ اس وقت تک بقیہ کینبرا طیاروں کو حفاظتی حصار میں پہنچایا جا چکا تھا (غالباً کبھی نہیں کے مقابلے میں دیر سے سہی کے اصول پر)

اس کے بعد چاروں ایف۔۸۶ ہندوستانی طیاروں سے معرکہ آرائی کے لیے پلٹ پڑے اور فلائٹ لفٹیننٹ طارق نے، جو دوسری جوڑی کی قیادت کر رہے تھے، کہا کہ قائد میرے عقب میں چار ہنٹر موجود ہیں۔ انہوں نے اپنے نمبر ۲ فلائنگ آفیسر افضل خان سے کہا، فوراً فاضل ایندھن کے ٹینک گرا کر یہاں سے نکل جاؤ۔ اپنے بازوؤں کے نیچے چار عدد ڈراپ ٹینک کے ساتھ سیبر کافی سست رفتار ہو جاتا ہے۔ لیکن اس سے پہلے کہ فلائنگ آفیسر افضل خان اپنے فاضل ٹینک سے چھٹکارا پاتے، ایک ہنٹر نے ان پر تقریباً چھ سو فٹ کے فاصلے پر پہنچ کر فائر کھول دیا۔ ایف۔۸۶ شعلوں کے ساتھ پھٹا اور سیدھا زمین پر جا گرا۔ مشرقی پاکستان کی کارروائی میں ۷ ستمبر کو اسکواڈرن نمبر ۱۴ کے لیے یہ دوسرا اور آخری حادثہ تھا۔

اسی دوران فلائٹ لفٹیننٹ طارق حبیب نے اپنے تین ٹینک گرا دیے

مگر جو تھا ٹینک جھول گیا۔ اس رکاوٹ کی وجہ سے وہ دس منٹ تک تین ہنٹر طیاروں کے درمیان گھرے رہے۔ لیکن انتہائی سکون کے ساتھ ہوش و حواس پر مکمل قابو رکھ کر انہوں نے اپنے حریفوں سے بچنے کے لیے پیچھے کی طرف آتے ہوئے طیارے کو گھمایا۔ اپنی رفتار تیز کرتے ہوئے پیچھے بہتر نقل و حرکت کے لیے اپنے فلیپ بھی ۲۰ ڈگری تک جھکا دیئے۔ اور اپنے دو ساتھیوں کی ڈھاکہ آمد کے تھوڑی دیر بعد وہ ہنٹر طیاروں کو چکمہ دیتے اور ان پر گولیاں چلاتے ہوئے ڈھاکہ واپس پہنچ گئے۔

زیادہ طاقت ور اور بہتر طور پر مسلح حریف کے سامنے جرأت اور مہارت کے اس شاندار مظاہرے پر فلائٹ لفٹیننٹ طارق حبیب کو ستارۂ جرأت عطا کیا گیا۔ اور نمبر ۱۴ اسکواڈرن کو پیار سے "دم تراش" کے نام سے پکارا جانے لگا۔ مغربی پاکستان میں پاک فضائیہ نے انڈین ایئر فورس کا سر تراش دیا تھا۔ جبکہ اسکواڈرن نمبر ۱۴ نے عقب میں اتنا ہی اچھا کام انجام دیا تھا۔ اس کے بعد سیاسی وجوہ کی بنا پر مشرقی پاکستان میں جنگ کی شدت سے گریز کی خاطر ۱۱ ستمبر کے بعد کارروائی کم کر دی گئی۔

لیکن پاک فضائیہ ۶ ستمبر کے دن کی بقیہ روشنی میں اپنی کارروائی مکمل نہ کر سکی تھی۔ پشاور پر جہاں انڈین ایئر فورس نے دن کے وقت حملے کی کوشش نہیں کی تھی۔ فضائی دفاع، بری فوج کی مدد اور فضائی اڈوں پر حملے کا ایک مکمل پروگرام موجود تھا۔ اس کا آغاز ونگ کمانڈر تواب کی قیادت میں سما سیکٹر پر دو ایف ۸۶ مسلح طیاروں کی پرواز سے صبح ۵ بجکر ۵۴ منٹ پر ہوا۔ سیالکوٹ میں پیاروا کے مقام پر بری فوج کی مدد کے لیے چار سیبر طیارے سرگودھا سے بھیجے گئے انہوں نے اپنی کارروائی میں چودھویں ہندوستانی انفنٹری ڈویژن کے کئی ٹینک اور فوجی گاڑیوں کو نشانہ بنایا۔

سہ پہر کے وقت اسکواڈرن نمبر ۱۹ کو کشمیر میں سری نگر کے فضائی اڈے پر حملے کا حکم دیا گیا اور ساتھ ہی یہ ہدایت بھی کی گئی کہ اونتی پورہ کے قریب ہوائی اڈے کا جائزہ لیا جائے اور وہاں نظر آنے والی ہر کارآمد چیز پر گولیاں برسائی جائیں۔ اسکواڈرن لیڈر حیدر سری نگر کے ہوائی اڈے سے واقف تھے۔ وہ ۳ ستمبر کو اس کے اوپر ایک جائزہ پرواز کر چکے تھے۔ اس وقت وہاں ایک کینبرا اور ایک ٹرانسپورٹ طیارہ نظر آیا تھا۔ ۶ ستمبر کو انہوں نے اسکواڈرن نمبر ۱۹ کے تین پائلٹوں کی قیادت کرتے ہوئے ۲۶ ہزار فٹ بلند نانگا پربت کو راڈار سے بچنے کے لیے ایک آڑ کے طور پر استعمال کرتے ہوئے اونچی نیچی پرواز کے ساتھ وادئ کشمیر میں سری نگر کے خوبصورت شہر پر نیچے آنا شروع کیا۔

اپنے ہدف کی طرف جاتے ہوئے نزدیکی حیدر کے نمبر چار نے راستے میں ایک ہیلی کاپٹر دیکھا۔ مگر حیدر اس بے بس ہدف کو نشانہ بنانے کا قائل نہ تھا۔ اونتی پورہ ہوائی اڈہ ویران اور غیر مستعمل تھا۔ لیکن اس سے کچھ آگے سری نگر کے فضائی اڈے پر زندگی کے آثار موجود تھے۔ یہاں اسکواڈرن نمبر ۱۹ کے پائلٹوں کو گزشتہ دو دن کی کارروائیوں میں طیارہ شکن توپوں کی سب سے زیادہ شدید فائرنگ کا سامنا کرنا پڑا۔ لیکن ہوائی اڈے کی فصیل میں صرف تین ٹرانسپورٹ طیارے نظر آئے جن پر اسکواڈرن کمانڈر اور ان کے نمبر ۲ نے گولیاں برسا کر آگ لگا دی۔ ان میں سے دو پرانے ڈگلس سی-۴۷ ڈکوٹا تھے۔ تیسرا طیارہ جو کنٹرول ٹاور کے قریب کھڑا تھا۔ ڈی۔ ایچ۔ سی کاریبو تھا۔ یہ معلوم تھا کہ اس طرح کے طیارے انڈین ایئر فورس کے زیر استعمال ہیں۔ اسے بھی تیسرے سیبر نے ایئر ٹریفک کنٹرول بلڈنگ کے ساتھ نشانہ بنا ڈالا۔ لیکن بعد میں معلوم ہوا کہ کاریبو اقوام متحدہ کا طیارہ تھا۔ سری نگر پر مزید حملے اس لیے نہ کیے جا سکے کہ اول تو مناسب ہدف دستیاب نہ تھے اور پھر نمبر ۴ سیبر نے "رسنے" (لیک) کی اطلاع دی۔ یہ چاروں سیبر بحفاظت پشاور واپس آ گئے۔ ان کے ہوا بازوں نے سری نگر ریڈیو کا یہ دعویٰ سنا کہ ہوائی اڈے پر حملے کے دوران پاک فضائیہ کے دو طیارے مار گرائے گئے۔ اور خاص طور پر یہ بتایا گیا کہ اسکواڈرن لیڈر حیدر کو گرفتار کر لیا گیا ہے۔

۶ ستمبر کو طلوع آفتاب کے وقت سے نیند سے محروم ناقابلِ تسخیر زمینی عملے نے اپنے دوسرے دن کی شدید کارروائی انڈین ایئر فورس کے "گھونسلے" یعنی پٹھانکوٹ پر ۴ سیبر طیاروں کے ساتھ حملہ کر کے مکمل کر لی۔ اس سے پہلے کی کارروائی کے پیش نظر اس مشن سے کچھ کم امیدیں وابستہ تھیں۔ اور اس سے پہلے کہ سیبر ہوائی اڈے کے قریب پہنچتے ہندوستانی طیارہ شکن توپوں نے فضا میں آتش بازی کی ایک دیوار کھڑی کر دی۔ حالانکہ پاک فضائیہ کے طیاروں نے بڑی بے جگری سے اس دیوار کا سینہ چاک کر کے حملے کے لیے بلندی پر جانا شروع کیا لیکن زمین پر کوئی ہدف نظر ہی نہیں آ رہا تھا۔ ایک ناقابلِ شناخت طیارہ اپنی نیوی گیشن روشنی جلائے ہوئے ہوائی اڈے کے گرد چکر لگا رہا تھا لیکن پاک فضائیہ نے اڈے کے علاقے میں معمولی حملے کے بعد واپسی کا راستہ اختیار کیا۔

لیکن جب رات کی شفٹ والوں نے حملوں کو سنبھالا تو دو دنوں کے اندر اپنی بقا کے سخت ترین آزمائشی لمحات میں پاک فضائیہ نے دشمن کے ۱۹ طیارے فضا میں (جن میں زمینی فائر سے تباہ ہونے والے طیارے بھی شامل تھے) اور ۳۵ طیارے زمین پر تباہ کر کے اطمینان کے لیے مناسب وجوہات فراہم کر لی تھیں۔ پاک فضائیہ کے اپنے نقصانات ۶ ایف ۸۶ ایک اسٹار فائٹر اور ایک بی ۵۷ میں سے صرف تین کے بارے میں کہا جا سکتا تھا کہ انہیں دشمن نے گرایا ہے۔ ۷ ستمبر کا دن گزرنے کے بعد اس امر پر کوئی شبہ باقی نہیں رہا کہ پاک فضائیہ کو ہندوستانی فضائیہ پر برتری حاصل ہو چکی تھی۔ اس تاریخ کی اہمیت پاکستان میں اس طرح تسلیم کی گئی کہ ۱۹۶۵ء کے بعد سے ۷ ستمبر یوم فضائیہ قرار پایا اور اسی طور پر منایا جاتا ہے۔

پہلے دو دن کی کارروائیوں کے خاتمے پر صدر ایوب خان کی طرف سے پاک فضائیہ کے کمانڈر انچیف ایئر وائس مارشل نور خان کو حسب ذیل پیغام موصول ہوا۔

"میں آپ کو اور فضائیہ کے تمام عملے کو عددی اعتبار سے کم ہونے کے باوجود دشمن کے اتنے بہت سے طیارے فضا میں اور زمین پر تباہ کرنے کے

شاندار کارنامے پر مبارکباد پیش کرنے کے لیے یہ الفاظ قلم بند کر رہا ہوں۔ ان کی بہادری کے کارناموں نے قوم کا دل بڑھا دیا ہے اور ملک کے دفاع کے لیے ان پر اعتماد کو تقویت بخشی ہے۔ ہم سب آپ پر فخر کرتے ہیں۔ براہ مہربانی اپنے تمام افسروں اور عملے کو اس شاندار کارنامے پر میری طرف سے مبارکباد پیش کیجئے۔"

جیسا کہ جنگ میں عام طور پر ہوتا ہے ایئر وائس مارشل نور خان بھی اپنی دونوں کوششوں میں ہندوستانی فضائیہ کو زمین پر بالکل مفلوج کرنے میں کامیاب نہیں ہو سکے۔ انڈین ایئر فورس کو اہم ہوائی اڈے پر حملوں کے لیے ،غضب کر کے فضائی دفاع کے لیے اسٹار فائٹر، سیبر اور سائڈ ونڈر میزائل کے اشتراک سے چار اہم معرکوں میں پاک فضائیہ کو برتری حاصل ہوئی۔ اور اس طرح پاک فضائیہ اپنی بری فوج کی عملی حمایت کرنے کے لیے آزاد ہو گئی۔ منصوبے پر کمانڈر انچیف کا اعتماد اور چند ناکامیوں کے باوجود اس پر پوری طرح قائم رہنے کے عزم کے ساتھ انڈین ایئر فورس سے اپنی شرائط کے تحت معرکہ آرائی کرنے والے ہوا بازوں کی جرأت اور مہارت ہی نے پاک فضائیہ کو فضائی معرکوں میں برتری سے ہمکنار کیا۔

■■■

کلوز سپورٹ

برّی فوج کے شانہ بشانہ

دونوں طرف سے سورج کی روشنی میں حملوں کے لئے ۷ ستمبر فضائی معرکوں کے عروج کا دن تھا۔ نہ تو ہندوستان اور نہ ہی پاکستان طویل عرصے تک اس شدت کی معرکہ آرائی جاری رکھنے اور پہلے دو دن کے نقصانات کی شرح کو برداشت کرنے کے اہل تھے۔ پاکستان کے تخمینے کے مطابق اس سلسلے میں پچاس سے زیادہ طیارے اور تجربہ کار پائلٹوں کے نقصان نے ہندوستان کو زیادہ سنگین صورت حال سے دوچار کر دیا تھا۔ لیکن ۴۸ گھنٹے کے اندر پاکستان کی فہرست سے ۸ طیاروں کا خاتمہ پاک فضائیہ کے منصوبے کے متوقع نقصان سے کہیں زیادہ تھا۔ منصوبہ تیار کرتے وقت ڈائریکٹر آپریشنز ایئر کموڈور سعید اللہ خان نے اس سے کہیں کم نقصانات کا اندازہ لگایا تھا ان کا خیال تھا کہ پاک فضائیہ کے نقصانات کی شرح بقیہ جنگ میں فضائی معرکوں کے رخ کا تعین کرنے کے لئے واحد اور سب سے زیادہ موثر عنصر ثابت ہوگی۔ دوسری طرف پہلے دو دن کی معرکہ آرائی میں ہونے والے پاک فضائیہ کے نقصانات کیونکہ ان کی ذاتی توقع سے کم تھے اس لئے کمانڈر انچیف مجموعی صورت پر خوش تھے لیکن وہ ان مطالبات سے پوری طرح آگاہ تھے جو آنے والے لمحات میں ان کی چھوٹی سی فورس سے کئے جانے والے تھے خاص طور سے پاک آرمی کی طرف سے اس مہم کی غیر معینہ مدت کے لئے طیاروں کی فراہمی ہی انکا سب سے بڑا مسئلہ تھا اس اہم مسئلہ پر رہنمائی حاصل کرنے کے لئے پہلے دو تین دن کی کارروائیوں کے بعد حال ہی میں ترقی پانے والے ایئر مارشل نور خان نے بری فوج کے کمانڈر انچیف جنرل موسیٰ کے ساتھ صدر ایوب خان سے ملاقات کی لیکن اس مرحلے پر یا جنگ کے دوران اور کسی موقع پر وہ سیاسی رہنمائی یا امداد سے محروم ہی رہے۔ پاکستان کے پاس کوئی محفوظ فورس بھی نہیں تھی جب سرگودھا کے اوپر او آر پی پر میسٹر طیاروں کے وار سے ایف-۸۶ تباہ ہوا تو ۱۰۴ مینٹیننس ونگ سے اس کا بدل حاصل کرنے کے لئے رابطہ قائم کیا گیا لیکن اس یونٹ کے کمانڈنگ آفیسر ونگ کمانڈر رانا نے اطلاع دی کہ محفوظ اسٹاک میں جو آخری سیبر طیارہ موجود تھا وہ اسی صبح ماڑی پور بھیج دیا گیا ہے۔

فاضل پرزوں کے سلسلے میں بھی کسی حد تک دقت کا سامنا تھا امریکہ نے امدادی پروگرام کے تحت پرزہ جات فراہم کرتے وقت ان کی ذخیرہ اندوزی کی اجازت نہیں دی تھی اور عام طور پر یہ پرزہ جات طلب کرنے پر پندرہ دن کے اندر فراہم کئے جاتے تھے۔ رن کچھ کے واقعہ کے بعد پاکستان اور ہندوستان دونوں کو ہی ہر طرح کی فراہمی بند کر دی گئی تھی پاک فضائیہ کو اندازہ نہیں تھا کہ اس کا فاضل پرزہ جات کا اسٹاک کب تک کام دے گا۔ مینٹیننس کی پلاننگ کا انحصار سیبر طیاروں کی ۴ ہزار گھنٹوں کی پرواز پر مبنی تھا اس مدت پرواز کے بعد مزید فاضل پرزہ جات کے بغیر سیبر کی پرواز کی ضمانت نہیں دی جا سکتی تھی پاک فضائیہ کا یہ اندازہ بہت ہی زیادہ محتاط ثابت ہوا اس لئے کہ فاضل پرزہ جات کے بغیر سیبر ایف ۸۶ طیاروں کی عملی کارکردگی پرواز کے ۲۰ ہزار گھنٹوں تک جاری رہی اس کا مطلب ۱۰ گھنٹے یومیہ پرواز ہے لیکن جب ۲۳ ستمبر کو جنگ بندی ہوئی تو پاک فضائیہ کے پاس ۴۳ دن چلنے کی عملی سرگرمیوں کے لئے فاضل پرزہ جات کا اسٹاک موجود تھا۔ پاک فضائیہ کی کارکردگی کو محدود کرنے کے لئے صرف ایک رکاوٹ موجود تھی یعنی ۲.۷۵ انچ والے راکٹوں کی فراہمی

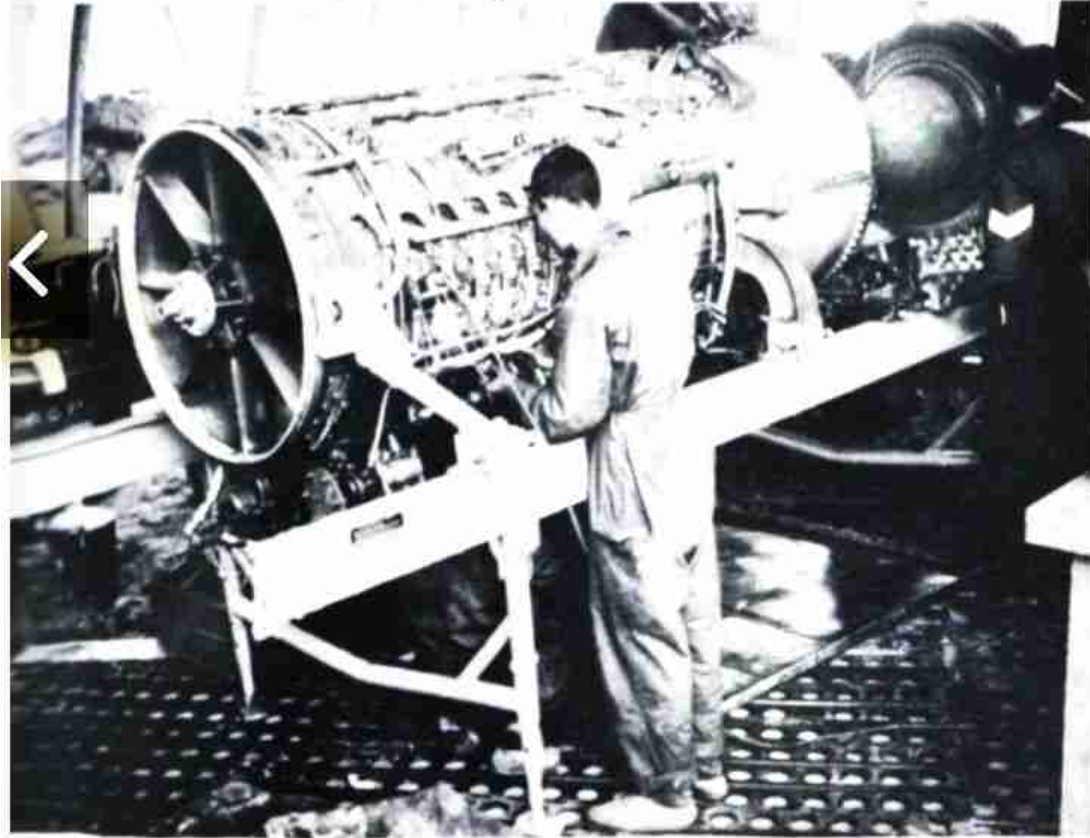
مختلف آپریشنل اڈوں پر متعین زمینی عملے نے بھی اپنی انتھک محنت اور ہنرمندی سے فاضل پرزہ جات کی فراہمی اور طیاروں کی دیکھ بھال اور مرمت کے مسائل کو آسان بنا دیا اس عملے نے اپنی لگن سے نہ صرف جنگی حالات میں بلکہ اگلی صفوں کو درپیش مشکلات کے دوران اپنے کام کا وہی معیار برقرار رکھا جو عام طور پر حالت امن میں ہوتا ہے حالانکہ اس عملے کو اپنا سارا کام دشمن

کے مسلسل حملوں کے دوران دستی لیمپ کی روشنی میں کرنا پڑتا تھا۔ مثال کے طور پر سرگودھا میں جہاں جنگ شروع ہونے کے بعد شفٹ میں منظم ہونے سے پہلے ۲۰ گھنٹے تک مینٹیننس عملے کو نیند کا موقع نہ مل سکا یہ عملہ ۶۰ گھنٹوں تک مسلسل حملوں کے دوران ڈھائی ہزار ٹارچ بیٹریوں کی مدد سے تاریکی کے لمحات میں طیاروں کی دیکھ بھال اور مرمت کا کام کرتا رہا۔

خوش قسمتی سے زمینی عملہ سیبر ایف ۸۶ سے اتنا مانوس تھا کہ وہ اپنا زیادہ تر کام آنکھ بند کر کے بھی انجام دے سکتا تھا۔ اور امریکی طریقہ کار کے مطابق پرزہ جات کو تبدیل کر کے مرمت طلب پرزہ جات کو کباڑ خانے کے حوالے کرنے کے بجائے اپنی محنت اور توجہ سے ان ہی پرزوں کو دوبارہ قابل استعمال بنا لیتا تھا۔ خندقوں کو کام کے بینچ کے طور پر استعمال کیا گیا۔ لیکن لاتعداد مشکلات کے باوجود مینٹیننس کے عملے نے ۸۰ فیصد بحالی کے نتائج حاصل کئے پوری جنگ میں سیبر ایف ۸۶ کی بحالی کی شرح کبھی بھی ۷۰ فیصد سے نیچے نہیں گری، زمینی عملہ اپنی ذمہ داریوں کو پوری طرح محسوس کرتا تھا اور اسے

۱۹۶۵ء کی فضائی معرکہ آرائی کی کامیابی میں پاک فضائیہ کے زمینی عملہ نے بھی اہم کردار ادا کیا۔ انہوں نے پروازوں کی بڑھتی ہوئی ذمہ داری کے باوجود اور رات کے وقت دشمن کے حملوں کے تحت ٹارچ کی روشنی میں کام انجام دیتے ہوئے طیاروں کی اعلیٰ کارکردگی کا معیار سنبھالے رکھا۔

۱۹۶۵ء کی کارروائیوں کے دوران پاک فضائیہ کے زمینی عملے نے ورک بنچ کی جگہ خندقوں کو اپنا کام انجام دینے کے لیے استعمال کیا۔ جنگ کے دوران پاک فضائیہ کے زمینی عملے کے کارکن اسٹار فائٹر کے جنرل الیکٹرک جے ۔ ۷۹ سپر سونک ٹربو جیٹ پر کام میں مصروف ہیں۔ تمام تر مشکلات کے باوجود زمینی عملے نے طیاروں کی عملی کارکردگی کا ۸۰ فیصد معیار برقرار رکھا اور ۶۵ء کی جنگ میں اس معیار کو کبھی ۷۰ فیصد سے نیچے نہیں گرنے دیا۔

پاک فضائیہ کا زمینی عملہ فضائی کارروائیوں کے دوران وقت بچانے کے لیے ایک سیبر پر جھپٹ پڑتا۔ ایندھن بھرنے اور طیارے کو دوبارہ مسلح کرنے کا کام اکثر صرف چند منٹ کے اندر ہی انجام دے دیا جاتا۔ اور یہ سب کچھ کارروائیوں کے تحت مشکل حالات میں پایۂ تکمیل کو پہنچایا جاتا۔

اپنے ہوا بازوں کے شانہ بشانہ گولہ باری کے نیچے کام کرنے سے بڑی دلچسپی تھی اس سے زیادہ وہ آل انڈیا ریڈیو کے دعووں سے اس وقت لطف اٹھاتے جب وہ ہر مشن سے ان دعووں کے برخلاف بڑی تعداد میں اپنے طیارے واپس آتے دیکھتے ۔

کمانڈر انچیف کے لئے اصل مقصد یہی تھا کہ سخت کاوش کے بعد فضا میں حاصل کی ہوئی برتری کے استحکام اور اپنی مختصر مگر موثر فضائیہ کی بقاء میں توازن برقرار رکھا جائے اس کے نتیجے میں پاک فضائیہ کی حکمت عملی میں "بچت" کے عنصر کو فیصلہ کن اہمیت حاصل ہوگئی اور فضا میں برتری حاصل کرلینے کے بعد اس مقصد کی سمت ایک اہم فیصلہ یہی تھا کہ دن کے وقت دشمن کے اڈوں پر مزید حملوں کا سلسلہ بند کر دیا جائے کیونکہ دشمن کے زیادہ تر ہوائی اڈے سیبر طیاروں کی زد کی آخری حد پر واقع تھے اور اس حد پر معرکہ آرائی کے لئے پاک فضائیہ کے طیاروں کے پاس بہت کم ایندھن باقی بچتا تھا پھر ہندوستانی سرزمین پر کسی طیارے کے نقصان کا مطلب پائلٹ کا نقصان بھی تھا اس لئے ایئر اسٹاف کا خیال تھا کہ کلوز سپورٹ اور فائیٹر طیاروں کے گشت کی زد میں آنے والے معرکے زیادہ مناسب رہیں گے ۔ دیگر الفاظ میں انڈین ایئر فورس کے طیاروں کو زمین پر تباہ کرنے کے بجائے فضا میں مار گرانا زیادہ محفوظ اور آسان ہوگا لیکن یہ بھی تسلیم کیا گیا کہ محض فضائی معرکوں سے جنگ نہیں جیتی جا سکتی ۔

اس لئے ۷ ستمبر کے بعد فضائی اڈوں کے خلاف پاک فضائیہ کی جوابی کارروائی بی - ۵۷ فورس کو سونپ دی گئی جس نے شب خون کا ایک تسلسل قائم رکھا جوابی حملوں کی کارروائی سے نجات پا کر سیبر طیاروں کی ایک بڑی تعداد بری فوج کی کلوز سپورٹ، فضائی دفاع اور دشمن کو معرکے میں الجھانے کے لئے آزاد ہوگئی اور اس طرح پاک فضائیہ بی - ۵۷ کے نقصانات کے مقابلے میں زیادہ بہتر شرح وصول کرنے کے قابل ہوگئی ۔

"بچت" کی اس پالیسی کے پیش نظر ابتدا میں تمام شعبوں کی کارکردگی کو محدود کر دیا گیا ۔ حربی گشتی پروازیں کم کر دی گئیں اور پاک آرمی کی مدد کے لئے صرف ضروری اقدام پر اکتفا کیا گیا ۔ لیکن اس وقت کشمیر میں ہندوستانی بری فوج نے اپنی فضائیہ کی مدد سے سخت جوابی حملے شروع کر دیئے اس کے نتیجے میں میجر جنرل یحییٰ خان نے اکھنور پر پیش قدمی کا ارادہ ترک کر دیا حالانکہ اس شہر اور اس کے پل پر پاک آرمی گولہ باری کر چکی تھی ۔

لاہور کے محاذ پر دشمن کی فوج کو پچاسویں انڈین پیرا بریگیڈ کی کمک پہنچا دی گئی یہ کمک ۸ ستمبر کی شام کو پہنچی لیکن رات کے وقت اس کی پیش قدمی کی کوشش کو ناکام بنا دیا گیا ۔ دوسرے دن پاک آرمی کے بائیسویں انفنٹری بریگیڈ نے انڈین ایئر فورس کے جوابی حملوں کے باوجود بین الاقوامی سرحد کے قریب بی آر بی نہر پار کر کے پیش قدمی کرتی ہوئی ہندوستانی فوجوں کو پاکستان کے باہر دھکیلنا شروع کر دیا اپنے اس حملے کے پہلے نو گھنٹوں میں

پاک آرمی نے مشرق کی سمت بارہ میل پیش قدمی کی لیکن اس مرحلہ پر وہ اتنی طاقتور نہیں تھی کہ ہندوستانی سرحد پر واقع واگہ پر قبضہ کر سکے ۔

۶ ستمبر کو لاہور کی طرف پیش قدمی کے سلسلے میں انڈین آرمی نے اس حملے کے ساتھ ہی شمال اور جنوب میں سیالکوٹ اور قصور پر بھی حملے کئے تھے سیالکوٹ حقیقت میں جموں اور کشمیر عقبی دروازہ تھا حالانکہ سمبا سے جسٹر اور رنجیت گڑھ کے راستے تین انفنٹری ڈویژن کے ساتھ ہندوستانی حملے کے بارے میں یہ سمجھا گیا تھا کہ اس کا مقصد میدانی علاقے کو لپیٹ میں لے کر گرانڈ ٹرنک روڈ تک پیش قدمی کرنا ہے تاکہ لاہور کو شمال کی طرف سے گھیرا جا سکے جسٹر پر ہندوستانی فوج کو اس پل کے آخری سرے پر ہی روک دیا گیا جسے ۸ ستمبر کو اس وقت اڑا دیا گیا تھا جب چھبیسویں انڈین ڈویژن سیالکوٹ جموں روڈ پر کسی پیش قدمی میں کامیاب نہ ہوسکی صرف چرواہ اور بجراگڑھی کے درمیان ہی ہندوستان حملے کو کچھ کامیابی نصیب ہوئی اور پاک فوج کو آٹھ میل پیچھے چونڈہ تک ہٹنے پر مجبور ہونا پڑا ۔

لاہور کے جنوب میں قصور سیکٹر میں ۷ ستمبر کی صبح کو بیدیاں اور قصور کی سمت بٹالین اور بکتر بند قوت کی مدد سے ہندوستانی حملے کا میجر جنرل عبدالحمید کی زیر کمان پاک آرمی نے موثر طریقے سے مقابلہ کیا اور دوسرے دن دشمن کو سرحد پار بھاگنے پر مجبور ہونا پڑا ۔ پہلے سے طے شدہ منصوبے کے تحت ہندوستانی فوج کا اس کے اپنے علاقے میں کھیم کرن تک پیچھا کیا جانا تھا اس کے لئے گیارہویں پاک آرمی ڈویژن کو پانچواں بکتر بند بریگیڈ فراہم کیا گیا ۔ دشمن کے مسلسل مگر غیر موثر حملے کے تحت پاکستانی انجینئروں نے اس مختصر حملے کے لئے روہی نالہ پر ۸ ستمبر کو پل تعمیر کر لیا دوسری صبح دشمن کی سخت جوابی کارروائی کے باوجود پاک آرمی نے کھیم کرن پر قبضہ کر لیا اور دشمن کو مزید پیچھے دھکیلنا شروع کر دیا ۔ ہندوستان اور پاکستان کے درمیان جنگ کے دوران ایک کے ہاتھ سے نکل کر دوسرے کے ہاتھ میں جانے والے علاقوں میں ۲۰ ہزار کی آبادی والا یہ تاریخی تجارتی مرکز واحد قابل ذکر شہر تھا اور شدید جوابی حملوں کے باوجود پاک آرمی نے اس پر قبضہ جاری رکھا ۔

ہندوستان نے ۸ ستمبر کو اس وقت ایک اور محاذ کھول دیا جب مغربی پاکستان کے جنوبی علاقے میں کراچی کے مشرق میں سندھ کے ایک دیہات گڈارو پر دشمن نے ایک بٹالین اور دو بکتر بند اسکواڈرن سے حملہ کیا گڈارو پر دشمن فوراً قابض ہوگیا اور ہندوستانی دستوں نے اس سے پندرہ میل دور راجستھان کے ریگستان سے حیدرآباد اور کراچی کی طرف جانے والی ریلوے لائن پر واقع کھوکھراپار کی سمت پیش قدمی شروع کر دی لیکن پاک آرمی نے ماری پور سے سیبر ایف - ۸۶ کی صرف ۹ پروازوں کے ذریعہ ۹ ستمبر کو دشمن کی سپلائی لائن اور فوجی اجتماع پر حملوں کے ساتھ اپنی جوابی کارروائی سے ہندوستانیوں کو بین الاقوامی سرحد کے پیچھے دھکیل دیا ایف - ۸۶ طیاروں نے کم از کم دشمن کی دس ویگن اور ۲۶ فوجی گاڑیوں کو تباہ کر دیا ۔ ۱۰ ستمبر کو گڈارو

۱۹۶۵ء کی جنگ کے دوران صدر ایوب خان نے پاک فضائیہ کے زمینی عملے کا معائنہ کیا اور انہیں پر عزم کارگزاری پر مبارکباد پیش کی۔ صدر ایوب کے ساتھ سرگودھا اڈے کے کمانڈر گروپ کیپٹن (بعد میں ایئر کموڈور) ایم ظفر مسعود ہیں

ماری پور کے ہوائی اڈے سے پاک فضائیہ کے تربیتی طیارے لاک ہیڈ ٹی۔۳۳ بھی راجستھان کے علاقے میں زمینی حملوں کے لیے استعمال کیے جانے لگے۔ اس علاقے میں ہندوستانی فضائیہ کی طرف سے ان کی مخالفت کا امکان کم ہی تھا۔ ستمبر کے بعد سرگودھا سے ٹی۔۳۳ طیاروں کی مزید کارروائیاں کی گئیں۔ ٹی۔۳۳ کی مختصر سی فورس کو ۷ تا ۲۲ ستمبر کے دوران ۹۲ ٹینکوں اور ۱۶ ریلوے ویگنوں کی تباہی کا اعزاز ملا

اور منا باؤ کے اطراف دشمن کے ٹھکانوں پر مزید حملوں کے بعد پاک آرمی نے ہندوستانی سرحد کے چھ میل اندر واقع منا باؤ اور اس کے ریلوے اسٹیشن پر قبضہ کرلیا۔ اس بستی پر قبضہ برقرار رکھتے ہوئے ۱۵ ویں بریگیڈ نے دشمن کے بارہ سو مربع میل علاقے پر قبضہ کرلیا۔ لیکن اس علاقے میں مزید فضائی کارروائی محدود رہی اس محاذ پر سادھ والا کے لئے شدید معرکہ ہوا اور ۲۳ ستمبر کو جنگ بندی کے بعد بھی اس وقت شدید جھڑپیں ہوئیں جب ہندوستان نے سندھ کے علاقے میں اپنی پچھلی شکست کا بدلہ لینے کے لئے ایک بڑا مگر ناکام حملہ کیا۔

گدّارو کے علاقے میں ایک لاک ہیڈ۔ ٹی۔۳۳ مسلح جیٹ تربیتی طیارہ ماری پور سے اڑ کر روزانہ بری فوج کی مدد کے لئے کارروائی کرتا رہا اور ۸ سے ۱۷ ستمبر کے دوران اس نے ۲۰ حملے کئے چھوٹے سے ٹی۔۳۳ طیارے کے لئے یہ ایک بڑی کارروائی تھی پوری جنگ میں ٹی۔۳۳ نے ۲ مشن مکمل کئے اپنی محدود کارکردگی اور اسلحہ برداری کی کم گنجائش کی وجہ سے ٹی۔۳۳ طیارہ ہندوستان کے صف اوّل کے طیاروں کے سامنے اپنا وجود قائم نہیں رکھ سکتا تھا۔ اسی وجہ سے اسے راجستھان کے دور دراز علاقوں میں استعمال کیا گیا۔ ۱۷ ستمبر کے بعد زیادہ تر مشن سرگودھا سے بھیجے گئے لیکن صرف چند مواقع پہ ایک سے زیادہ ٹی۔۳۳ طیاروں نے مل کر کسی ایک کارروائی میں حصہ لیا۔ جب سب سے زیادہ ٹی۔۳۳ بھیجے گئے تو ان کی تعداد تین تھی اور ایسا صرف ایک ہی بار ہوا۔ ۷ ستمبر کو فضا میں پاک فضائیہ کو برتری حاصل ہوجانے کے بعد بری فوج کی مدد کے لئے اس کی بڑھتی ہوئی آزادی نے بری جنگ پر بڑا گہرا اثر ڈالا اور جیسا کہ جنگ کے بعد کمانڈر انچیف نے کہا۔

"پاک آرمی پہ ہندوستانی فوج کا کافی دباؤ تھا لیکن اس وقت ہمارے ساتھ قریبی تعلق اور فضا میں ہماری برتری کا مطلب یہ تھا کہ پاک فضائیہ اپنی سہولت کے مطابق اپنے ہدف کی تلاش، شناخت اور اس پر حملہ کرسکتی تھی اس کی وجہ سے حملہ کرنے والے طیاروں کو زمین سے ملنے والی ہدایات کی کمی پورا کرنے میں مدد ملی۔"

اور اب جب کہ پاک فضائیہ کے پاس بری فوج کی قریبی اعانت کے لئے گنجائش نکل آئی تھی اے سی اے ایس (آپریشنز)، اکثر جنرل ہیڈکوارٹر جاتے اور بری فوج سے گولیاں برسانے کے لئے کام طلب کرتے۔ ایف۔۸۶ کو اپنا ہدف کا انتخاب کرنے میں مشکل پیش آرہی تھی جنگ کے دوران ڈائریکٹر آپریشنز ایئر کموڈور ظفر چوہدری نے صورت حال بیان کرتے ہوئے کہا "بری فوج سے رابطہ بے مقصد تھا اگر ہمارے دستے فضائی حملے کے قابل کوئی ہدف دیکھ لیتے تو وہ خود ہی اس پر حملہ کر بیٹھتے۔ اور اگر وہ خود نہ دیکھ سکتے تو بھی پاک فضائیہ کو اس کے بارے میں کچھ بتا بھی نہ سکتے تھے" معرکوں کے آغاز سے پہلے ہی کلوز سپورٹ کے لئے رابطہ تنظیم کے قیام کے باوجود بری فضائیہ رابطہ ٹیم بلاشبہ بے حد خراب تھی لیکن یہ یاد رکھنا چاہیئے کہ اس وقت تک فوج

سے سختی کے ساتھ یہی کہا جاتا رہا تھا کہ اسے بری جنگ میں فضائیہ سے کسی مدد کی توقع نہیں کرنی چاہیئے۔ منصوبے کے تحت کلوز سپورٹ کے لئے بری فوج کی درخواستیں جوائنٹ آپریشن سینٹر سے گذر کر ایر ہیڈکوارٹر راولپنڈی بھیجی جاتی تھیں جہاں سے پاک فضائیہ کے یونٹوں کو مناسب کارروائی کے احکامات جاری کئے جاتے۔ لیکن محاذ پر فضائیہ کے فارورڈ ونگ آرمی لائزان آفیسر کے توسط سے بلاواسطہ ربط قائم تھا دوسری اہم خامی یہ تھی کہ بری فوج کی رابطہ ٹیم کے پاس موجود یو ایچ ایف ریڈیو کی کارکردگی کی حد صرف دو یا تین میل تک تھی اور پیغام رسانی کے لئے ان کی یہ حد بہت کم تھی لے سی اے ایس (آپریشنز) نے جولائی ۱۹۶۵ء میں چیف آف آرمی جنرل اسٹاف کو ان خامیوں کی طرف متوجہ کیا تھا اور سرگودھا میں ۱۳ ریڈیو سیٹ کی اوور ہالنگ بھی کرائی تھی مگر معلوم ہوا کہ آرمی کے استعمال میں خراب ہونے والے زیادہ تر سیٹ عدم توجہی اور بداحتیاطی کا شکار رہے۔ درحقیقت کسی درخواست کے تحت کارروائی میں ٹھکانے پر گولہ بارود گرانے کے لئے ۵۰ سے ۹۰ منٹ کا وقت درکار ہوتا ہے یہ طریقہ صحیح طور سے کام کر رہا تھا مگر اصل مشکل یہ تھی کہ پاک آرمی یونٹوں کے ساتھ پاک فضائیہ کی طرف سے متعین کئے جانے والے تجربہ کار افسروں اور ہدف کی نشاندہی کیلئے فضائی کنٹرول میں رابطہ کا فقدان تھا۔ پاک فضائیہ کے ہوا باز زیادہ تر عام علاقے کے بارے میں اشاروں پر ہی انحصار کرتے تھے اس کا مطلب یہ تھا کہ ان کو ہدف تلاش کرنے کے لئے ایک ہزار فٹ کی بلندی سے نیچے لمبے چکر لگانے پڑتے تھے۔

اس طرح وہ غیر ضروری طور پر ہندوستانی توپ خانے کے سامنے آجاتے تھے حالانکہ یہ ایک قابل ذکر حقیقت ہے کہ ۱۹۶۵ء کی جنگ میں سیبر طیاروں کے ذریعے اپنی تقریباً ۵۰۰ مہمات میں پاک فضائیہ کو دشمن کے زمینی فائر سے ایک بھی سیبر طیارے کا نقصان نہیں اٹھانا پڑا پاک فضائیہ کے چند طیارے جوابی۔ فضائی کارروائیوں کے دوران ہندوستانی طیارہ شکن توپوں کا شکار ہوئے اور ایک ایف ۸۶ - ایک ریل پر حملہ کرتے ہوئے خود ہی دھماکے سے پھٹ گیا تھا لیکن یہ حقیقت ہے کہ انڈین آرمی کی آتش بازی سے ایک بھی طیارہ نہیں گرا اس سے ہندوستانی طیارہ شکن توپوں کی غلط نشانہ بازی کا اظہار ہوتا ہے حالانکہ اس کی شدت ظاہر کرنے کے لئے یہ بتانا کافی ہے کہ ٹینکوں، فوجی دستوں اور فوجی گاڑیوں پر حملوں کے دوران کم از کم ۸۵ سیبر طیاروں - یعنی پاک فضائیہ کی نصف سیبر فورس کو ہندوستان کے زمینی فائر سے نقصان اٹھانا پڑا۔ اس کے مقابلے میں پاک آرمی کے طیارہ شکن توپچیوں نے اسی مدت میں ۲۷ طیارے مار گرائے اور بحریہ نے تین طیاروں کا شکار کیا یہ اعداد و شمار خوش آئندہ خیالات پر مبنی ہوسکتے ہیں مگر پھر بھی دشمن کے مقابلے میں بہت زیادہ ہیں۔

اگلی صف کے ایئر کنٹرول آرگنائزیشن کی خامیوں کے باوجود پاک فضائیہ کو ایک فائدہ یہ تھا کہ جب ایک بار سیبر ایف ۸۶ اپنا ہدف تلاش کر لیتے تو وہ دشمن کی طرف سے فضائی مداخلت کا بھرپور مذاق اڑاتے ہوئے درسی کتابوں کے اصولوں پر عام تربیتی طریقے سے اپنے اپنے ہدف کو ٹھکانے لگاتے اگر ضروری ہوتا تو ایک دو سیبر بلندی پر جاکر حفاظتی فرائض انجام دیتے ہوئے گولیاں برسانے کے لئے اپنی باری کا انتظار کرتے اور بقیہ طیارے ایک منظم حلقہ بنا کر ایک کے پیچھے ایک لگے ہوئے اس امر کو یقینی بناتے کہ گولیاں برسانے والے طیارے کا عقب محفوظ رہے۔

پاک فضائیہ کے سیبر طیاروں کے لئے کسی ایک ہدف پر تیس منٹ تک کارروائی جاری رکھنے کے واقعات بہت عام تھے جبکہ ہندوستانی فضائیہ نے مشکل ہی سے کسی ایک ہدف پر ایک سے زائد بار جھپٹ لگائی اور اکثر اوقات تو گولہ بارود صحیح مقام پر پہنچانے کے بجائے انہوں نے اپنا سارا بوجھ پھینک دینے پر ہی اکتفا کیا۔

۸ ستمبر کے بعد سے انڈین ایرفورس محاذ کے اوپر آنے سے جھجکنے لگی اور دشمن کے طیارے پاک آرمی کے دستوں کے اطراف اسی وقت نظر آتے جب پاک فضائیہ کی گشتی پروازیں یا حملہ کرنے والے طیارے واپس چلے جاتے پاک فضائیہ کی حمایتی مہم کی کامیابی کا موازنہ انڈین ایرفورس کے ہاتھوں پاک آرمی کو پہنچنے والے نقصانات سے کیا جا سکتا ہے یکم ستمبر سے ۲۲ ستمبر کے دوران صرف ایف ۸۶ طیاروں نے ۹۴ ٹینک مختلف اقسام کی ۱۹۶۶ گاڑیاں اور ایک مال گاڑی کو تباہ کرنے کے علاوہ ۵۶ ٹینک اور ۶۹ فوجی گاڑیوں کو نقصان پہنچایا ۶ ستمبر سے ۲۲ ستمبر تک ٹی ۳۳۰ کی مختصر تعداد نے ۶۲ توپیں تباہ کیں اور ۸ کو نقصان پہنچایا اور ۱۶ ریلوے ویگنوں کو تباہ کیا۔ اس پر مشکل ہی سے یقین آتا ہے مگر حقیقت یہی ہے کہ اس کے مقابلے میں انڈین ایرفورس کے حملوں سے صرف ایک ٹینک تباہ ہوا اور دوسرے کو اس کی ٹریک اڑ جانے سے نقصان پہنچا حالانکہ ہندوستانی فضائیہ نے اپنی کارروائیوں میں کم از کم ۱۲۰ پاکستانی ٹینکوں کی تباہی کا دعویٰ کیا ہے۔

نقصانات میں اس غیرمعمولی فرق کی ایک وجہ ہندوستانیوں کی یہ عادت بھی ہے جس کے تحت وہ فضائی مداخلت سے بچنے کے لئے طلوع آفتاب کے وقت حملے کرتے تھے۔ صبح کے کہر اور دھند کی وجہ سے انڈین ایرفورس کو پاک فضائیہ کے مقابلے میں اپنا ہدف تلاش کرنے میں زیادہ وقت کا سامنا کرنا پڑتا تھا اس کے ساتھ ہی شام کے وقت آسمان پر چکر لگانے والے ہندوستانی فضائیہ کے طیارے پاک آرمی کی ۴۰ ایم ایم بوفور اور ہلکی طیارہ شکن توپوں کی شدید کارروائی اور ٹھیک ٹھیک نشانہ بازی کے لئے عمدہ ہدف ثابت ہوئے۔

ہندوستانی فضائیہ کے حملوں کے انداز کے بارے میں کھیم کرن پر قبضہ کرنے والی کارروائی میں شامل لیفٹیننٹ کرنل طارق محمود نے مختصراً کہا۔

"عام طور پر ہمارے دستوں نے اپنے سروں پر اڑنے والے طیاروں کے بارے میں کسی قسم کی تشویش کا اظہار نہیں کیا کیوں کہ وہ سمجھتے تھے کہ یہ ہمارے اپنے طیارے ہیں اور جب بھی کوئی طیارہ ان کی طرف غوطہ لگاتا اور گولیاں زمین پر برستیں تب وہ پناہ لینے کی کوشش کرتے تاکہ یہ سب گذر جائے پھر ہم نے ہندوستانی طیاروں کے بارے میں پریشان ہونا چھوڑ دیا میرے خیال میں اس کی اہم وجہ یہ تھی کہ ہندوستانی کبھی بھی اتنی دیر تک نہیں ٹھہرے جس سے کچھ نقصان ہو سکتا"

حالانکہ پاک فضائیہ کی کلوز سپورٹ کارروائیوں میں پاک آرمی کے دستوں پر حادثاتی حملوں سے گریز ایک نمایاں پہلو تھا۔ مگر اس کے مقابلے میں پاک آرمی طیاروں کی شناخت میں کچھ زیادہ امتیاز نہیں برت رہی تھی ۷ ستمبر کو قصور سیکٹر میں چھانگا مانگا کے مضبوط ٹھکانے پر تین بی ۵۷ طیاروں کے ساتھ حملے سے واپس آتے ہوئے (اب فضائی برتری کی بدولت پاک فضائیہ کلوز سپورٹ کے لئے دن کی روشنی میں اکثر بمبار طیارے استعمال کر رہی تھی) چار ایف ۸۶ طیاروں کو پاک آرمی کے ایک ایک توپچیوں نے انڈین ایرفورس کے بمبار سمجھ کر معرکے میں گھیر لیا۔ پاکستانی دستے ایک یا دو گھنٹے قبل ہی قصور کے علاقے میں

زمینی حملے کے اراکین پاک فضائیہ کے ایف ۔ ۸۶ سیبر کو سرگودھا سے کارروائی کے لیے پرواز سے پہلے بموں سے لیس کر رہے ہیں۔ بہت ہی کم مواقع پر طیارے کے بازوؤں کے تینوں حصے بموں اور معمول کے مطابق ضروری ڈراپ ٹینک سے لیس کیے گئے ۔ عام طور پر سیبر طیاروں نے اپنی کارروائیاں ۵۰ء انچ کی چھ عدد براؤننگ مشین گنز ہی سے مکمل کیں جس میں سے ہر ایک ۳ سو راؤنڈ گولیوں سے لیس ہوتی تھیں ۔

پاک فضائیہ کے ایف ۔ ۸۶ ۔ ایف سیبر طیارے تربیت کے دوران نیپام بم گرا رہے ہیں ۵۰۰۰ انچ کے ایف ایف اے آر (فولڈ شدہ پنکھ والے ایئر کرافٹ راکٹ) کے بدل کے طور پر نیپام زیادہ کارآمد سمجھا جاتا ہے ۔ اسی لیے پاک فضائیہ نے ہندوستانی بکتر بند گاڑیوں کے خلاف اسے زیادہ استعمال کیا۔

ہنٹر طیاروں کی اسٹرافنگ سے کچھ زیادہ ہی حساس ہو رہے تھے حالانکہ اس کارروائی کے دوران انہوں نے ایک ہنٹر بھی مار گرایا تھا جس کا ہوا باز فلائٹ لیفٹیننٹ مہندر ویر سنگھ ایجکٹ کر گیا اور قیدی بنا ۔

حالت جنگ میں "پہلے گولی چلاؤ اور بعد میں سوال کرو" کا رجحان قطعی فطری ہوتا ہے اور تعجب خیز انداز میں اسکواڈرن لیڈر ارشد کی زیر کمان سیبر فارمیشن نے پاک آرمی کے ٹینکوں پر حملہ کر دیا۔ خوش قسمتی سے فلائٹ لیفٹیننٹ مختار نے ٹینکوں کو "اپنے دوست" شناخت کر لیا لیکن سیبر طیاروں کی جارحانیت کے نتیجے میں انہیں پاک آرمی کی توپوں نے گھیر لیا ۔

ایک بار پھر پاک آرمی کے توپچیوں کا نشانہ بہتر رہا اور نمبر ۲ سیبر جسے فلائٹ لیفٹیننٹ صدر الدین اڑا رہے تھے زد پر آیا اور اس نے آگ پکڑ لی، آر ٹی پر فلائٹ لیفٹیننٹ مختار کی ہدایت کے مطابق فلائٹ لیفٹیننٹ صدر الدین اپنے سیبر سے ایجکٹ کر گئے لیکن پیراشوٹ کے ذریعے قصور کے جنوب مشرق میں ۲ میل دور اترنے کے بعد دیہاتیوں نے انہیں پکڑ لیا اور ہندوستانی پائلٹ سمجھتے ہوئے سخت زدوکوب کیا یہ غالباً اس لئے ہوا کہ مشرقی پاکستانی ہونے کی بنا پر فلائٹ لیفٹیننٹ کے لہجے اور شباہت میں کچھ اجنبیت تھی اس کشمکش میں ان کے کاغذات ضائع ہو چکے تھے اس لئے پاک آرمی کے حوالے کر دیئے جانے کے بعد بھی انہیں اپنی شناخت کرانے میں مشکل درپیش رہی اتفاق سے ایک سابق ہم جماعت نے فلائٹ لیفٹیننٹ صدر الدین کو پہچان لیا، اور اس طرح ان کی مشکلات ختم ہوئیں ۔

زمانۂ جنگ میں اس قسم کی غلطیاں ناگزیر لیکن ہمیشہ بڑی افسوسناک ہوتی

ہیں۔ تین دن بعد پاک فضائیہ کو ایسی ہی وجوہات کی بنا پر خصوصی آلات سے لیس ایک آر بی - ۵۷ بی ایلیمنٹ طیارے اور اس کے انتہائی تجربہ کار ہوا باز کا نقصان اٹھانا پڑا۔ لیکن یہ بھی خوش قسمتی کی بات ہے کہ پاکستان کی طرف اس طرح کے صرف یہی حادثے ہوئے۔ یہ ظاہر تھا کہ ہندوستان بھی ایسے ہی مسائل سے دوچار تھا اور اس کی شہادت بھی کچھ زیادہ ہی تعجب خیز انداز میں سامنے آئی۔ پاک آرمی کے اسپیشل سروسز گروپ کی ناکام چھاپہ مار یلغار کے بعد آل انڈیا ریڈیو نے اعلان کیا کہ دہلی کے قریب پاک فضائیہ کا ایک سی - ۱۳۰ طیارہ مار گرایا گیا ہے جو اسی طرح کی سرگرمیوں میں مصروف تھا۔ ہندوستانی دعویٰ کے ثبوت کے طور پر انگریزی حروف میں نشانات کے ساتھ طیارے کے ملبے کی تصاویر قومی اخبارات اور نیوز ریل میں پیش کی گئیں۔ جوش ولولے میں غرق ہندوستانی یہ دیکھنا بھول گئے کہ طیارے کے ڈھانچے پر انگریزی حروف کے ساتھ ساتھ روسی زبان میں ان کا ترجمہ بھی موجود ہے۔ اور ان دنوں روسی ساخت کے طیارے صرف ہندوستانی فضائیہ ہی استعمال کر رہی تھی۔ آخر یہ ظاہر ہو گیا کہ تصاویر میں پیش کیا جانے والا ملبہ دراصل ایک انتونوف اے این - ۱۲ ٹرانسپورٹ طیارہ کا ڈھانچہ تھا جو سی - ۱۳۰ کا ہم پلہ روسی طیارہ ہے اور اس کی کچھ مختصر تعداد انڈین ایر فورس استعمال کر رہی ہے۔ تصاویر میں پیش کیا جانے والا ملبہ واضح طور پر انڈین ایر فورس کے اے این - ۱۲ کا ڈھانچہ تھا جسے غلطی سے زمین سے فضا میں مار کرنے والے ہندوستانی "گائیڈ لائن میزائل" سے مار گرایا گیا تھا اور یہ میزائل بھی روس ہی نے فراہم کئے تھے۔

جب کہ پاک فضائیہ کے تمام اسکواڈرن پوری جنگ میں پاک آرمی کی کلوز سپورٹ میں مصروف تھے صرف سیالکوٹ، لاہور اور قصور کے سامنے جموں اور فاضلکا کے درمیان ۱۵۰ میل طویل محرابی طرز کے سب سے سرگرم محاذ کے لئے سرگودھا میں ایک خصوصی اسٹرائک ونگ کی تشکیل کی کوشش کی گئی۔ محاذ کے یہ تینوں سیکٹر پاک فضائیہ کی قریبی حمایت کی سب سے زیادہ سرگرمیوں کا مرکز تھے۔ یہ سرگرمیاں ونگ نمبر ۳۲ کے ابتدائی کام کے طور پر ونگ کمانڈر مسعود سکندر کی کمان میں ۱۰ ستمبر سے جاری تھیں۔ ونگ نمبر ۳۲ کی حربی قوت میں دو سیبر اسکواڈرن جن میں سے ہر ایک ۱۲ ایف - ۸۶ کے ساتھ منظم تھا، شامل تھے۔ یہ طیارے ۳ سے ۶ ستمبر کے درمیان ماری پور سے سرگودھا پہنچائے گئے تھے۔ اور اپنے پیچھے ماری پور میں تیسرا اسکواڈرن کراچی کے دفاع اور جنوب میں اہم کارروائیوں کے لئے چھوڑ گئے تھے۔ سرگودھا میں اسکواڈرن لیڈر عظیم داؤد پوتا کی قیادت میں اسکواڈرن نمبر ۵ اور اسکواڈرن لیڈر علاؤالدین "بچ" احمد کے اسکواڈرن نمبر ۱۹ کے درمیان انڈین ایر فورس پر حملوں میں پہل کرنے کے معاملے میں سخت رقابت تھی۔ ۳۴ سالہ اسکواڈرن لیڈر احمد پاک فضائیہ کی ایک بہت ہی جوشیلی شخصیت تھے مشرقی پاکستان کے ایک ماہر امراض چشم کا یہ لخت جگر قد میں تو چھوٹا تھا مگر اس کے پاس شیر کا جگر تھا وہ جسمانی معذوری سے بھی متاثر تھا اس کا ایک پیر دوسرے سے قدرے چھوٹا تھا لیکن

حالانکہ ہندوستانی ایمونیشن ٹرین پر اپنے ہی حملے کے دھماکے سے جل اٹھنے والے اپنے سیبر سے وہ ایجکٹ کرنے میں کامیاب ہو گئے تھے مگر اسکواڈرن لیڈر علاؤالدین احمد "بچ" کے بارے میں یہی خیال ہے کہ انہیں جنگ کے علاقے میں پیراشوٹ سے اترتے ہوئے اس وقت گولی ماری گئی جب وہ فضا میں معلق تھے۔

اس کی پر اثر شخصیت کا اس سے زیادہ کیا ثبوت ہوگا کہ پاک فضائیہ کے سخت ضابطوں کے باوجود وہ ہوا بازی کی تربیت کے لئے میڈیکل بورڈ کے سامنے سے طوفان کی طرح نکل آیا تھا۔

یکم سے ۱۰ ستمبر تک ان دونوں اسکواڈرن کی کارروائیاں صرف گشتی پرواز تک محدود تھیں اور یہ سرگودھا کے دوسرے سیبر طیاروں کے ساتھ مسلح ہو کر لاہور، امرتسر روڈ اور کشمیر کے اوپر جہاں دشمن کے طیاروں کا نام و نشان بھی نہ تھا۔ فوجی جائزہ لینے پر مامور تھے۔ تقریباً ۱۸ طیارے تیز رفتار حملوں کی خاطر سرگودھا میں علیحدہ جمع کر دیئے گئے تھے اور جب بری فوج سے رابطہ اور پیغام رسانی کے مسائل پر خصوصی توجہ دی گئی تب ہی ۱۰ ستمبر کے بعد اس ونگ کے لئے بری فوج کی قریبی حمایت کا کام مخصوص کیا گیا۔

سرگودھا کے اسٹیشن کمانڈر کی مسلسل کمان میں تعینات اسٹرائک ونگ کا ایک کام ٹینک شکنی بھی تھا جس کے لئے سیبر طیاروں کو شدید دھماکہ خیز ٹینک شکن انی (ایچ ای / اے ٹی وار ہیڈ) کے ساتھ ۲.۷۵ انچ کے تہ شدہ پنکھ والے ٹینک شکن راکٹ (ایف ایف اے آر) سے لیس کیا گیا یہ راکٹ طیارے کے بازوؤں کے نیچے نصب ۴ عدد ایسے خول میں بند تھے جن کو آسانی سے پھینکا جا سکتا تھا۔ ہر خول میں ۷ عدد ایف ایف اے آر تھے باہر

پانچ انچ والے ۸ راکٹوں سے ہر طیارہ مسلح کیا گیا تھا۔ مخصوص ہدف کے خلاف نیپام بم بھی استعمال کئے گئے اور ۵ء انچ کی نال والی براؤننگ مشین گن تین سو راؤنڈ فی گن کے حساب سے سخت اور نرم کھال والے شکار کے لئے بہت موثر ہتھیار تھی یہ انتظام اس لئے ضروری تھا کہ اکثر خصوصی ہدف پر جانے والے طیاروں کو اسلحہ سے لیس کرنے کا وقت نہیں ہوتا تھا۔ ۲ء۷۵ انچ کا چھوٹا سا ہلکا راکٹ عام مقاصد کے لئے بہترین ہتھیار تھا حالانکہ اس کو ہدف پر پہنچانے کے لئے گن کی طرح ٹھیک ٹھیک نشانہ بازی ممکن نہ تھی لیکن جب ساتوں راکٹ ایک ساتھ فائر کئے جاتے تو ٹینک کو اڑانے میں ۵۰ سے ۸۰ فیصد یقینی کامیابی حاصل ہو جاتی تھی۔

کشمیر کی سرحد کے اندر چھمب سیکٹر میں ۱۰ اور ۱۱ ستمبر کے دوران ان کے موثر ہونے کا ثبوت مل چکا تھا۔ سیالکوٹ اور جسڑ پر یلغار کے لئے یہاں ہندوستانی فوج کی بکتر بند گاڑیوں کا بڑا اجتماع تھا اس پر ونگ نمبر ۳۳ کی توجہ کے بعد دو دن کی خصوصی کارروائی میں ۱۹ ٹینک اور سو فوجی گاڑیوں کی تباہی نے دشمن کو اس علاقے میں موثر حملے کے لئے اپنی فوج جمع کرنے کے قابل نہ چھوڑا۔

لیکن اس کے باوجود پہلے ہندوستانی بکتر بند ڈویژن نے اگلے پانچ چھ دنوں میں چونڈہ سے گذرنے کی کوشش کی اور ایک بار پھر پاک فضائیہ کے ضربی عنصر نے اس علاقے میں ٹینکوں کے متوقع بڑے معرکے میں اہم کردار ادا کیا۔ چونڈہ کے اطراف کی یہ لڑائی ٹینکوں کے معرکے کی تاریخ میں نمایاں مقام حاصل کر چکی ہے۔ اس معرکے میں بڑی تعداد میں ہندوستانی ٹینکوں کی تباہی پاک آرمی اور پاک فضائیہ کی مشترکہ کوششوں کے ساتھ فضا میں پاکستان کی برتری ہی کی وجہ سے ممکن ہو سکی۔ ۹ اور ۱۰ ستمبر کو اس علاقے میں ہندوستانی یلغار کا سامنا کرنے کے لئے پاک آرمی کو قصور کے اطراف سے بڑی تعداد میں ٹینک اور دوسرے ساز و سامان ریل کے ذریعے شمالی علاقے میں منتقل کرنا تھا۔ فوری ضرورت کے پیش نظر اس کام کے لئے رات کی تاریکی کا انتظار بھی نہیں کیا جا سکتا تھا اس طرح یہ سب کچھ انڈین ایئر فورس کے لئے بہترین ہدف بن سکتا تھا لیکن فضا میں اپنے تسلط کی بنا پر پاک فضائیہ نے اپنی بری فوج کو یقین دلایا کہ انڈین ایئر فورس کی طرف سے کوئی مداخلت نہیں ہوگی۔ سرگودھا نے ایف-۸۶ اور ایف-۱۰۴ کے ذریعے تحفظ فراہم کیا۔ حالانکہ اس علاقے میں ہندوستانی فضائیہ کے طیارے جائزہ لیتے ہوئے دیکھے گئے مگر کسی نے حملہ کرنے کی کوشش نہیں کی۔

جنگ میں مصروف دونوں ممالک کے لئے فضا سے زمین پر حملے کے لئے ریل گاڑیاں بڑی للچانے والی چاند ماری کا نشان ہوتی ہیں اور ۱۳ ستمبر کو پاک فضائیہ نے اس طرح کے ایک ہدف پر قابل ذکر کارروائی انجام دی ونگ نمبر ۳۳ کے اسکواڈرن لیڈر "بگ" احمد کی قیادت میں چار سیبر فلائٹ لیفٹیننٹ سلیم، امان اللہ اور منظور کے ساتھ صبح کے وقت جارحانہ طرز کا دوسرا گشت کر رہے تھے انہوں نے ابھرتے ہوئے سورج کی پہلی کرن کے ساتھ نارووال سیکٹر میں دشمن کے بہت سے ٹینکوں اور توپوں کو اڑا دیا تھا۔ صبح دن

چھمب سیکٹر میں حملوں کی زد میں آنے والے ہندوستانی فوجی قافلے کا ایک سیبر سے نظارہ۔

بجے بٹالہ۔گورداس پور ریلوے لائن پر بہت نیچے پرواز کرتے ہوئے چاروں سیبر طیارے ایک ٹرین پر جا پہنچے، جہاں انہوں نے خود کو دو حصوں میں تقسیم کر کے حملہ کئے بغیر اس مقام سے ہٹ جانے کا فیصلہ کیا کیونکہ اسکواڈرن لیڈر احمد نے دیکھ لیا تھا کہ یہ ایک مسافر ٹرین ہے۔

صبح کے گہر آلود ماحول میں اپنے گشتی علاقے کی آخری حد پر پہنچ کر جہاں سے پٹھانکوٹ کا ران وے دور سے نظر آ رہا تھا چاروں سیبر طیارے علاقے میں ہندوستانی فوج کی سرگرمیاں تلاش کرتے ہوئے گورداسپور شہر کی طرف مڑ رہے تھے۔گورداس پور ریلوے اسٹیشن کے مال گاڑیوں کے یارڈ میں پاک فضائیہ کو ایک عمدہ موقع مل گیا۔اور مال گاڑی کے ڈبوں کی ایک طویل قطار پر سیبر طیاروں کے محض کچھ ہی فائر نے ایمونیشن اور فوجی ساز و سامان کو آگ لگا دی اپنے حملے کا دباؤ بڑھاتے ہوئے اسکواڈرن لیڈر احمد نے انتہائی قریب سے آتنی نیچی پرواز کے ساتھ وار کیا کہ دھماکے سے اڑ جانے والے ایک ٹرک کے ٹکڑے ان کے طیارے پر لگے لیکن اس سے کوئی خاص نقصان نہیں ہوا انہوں نے اس منظر پر چھا جانے والے دھوئیں کی دبیز تابوتی چادر میں غوطہ لگانے کا سلسلہ جاری رکھا۔

نمود اری محدود ہونے کی وجہ سے ان کا آخری حملہ پہلے سے بہت نیچے آ کر کیا گیا۔ان کے راکٹ کی ضرب نے شدید دھماکہ خیز مادے کے ایک ذخیرے کو اڑا دیا اور ان کا سیبر دھماکے کے زبردست دباؤ سے ابھرنے والی لہروں اور اڑنے والے ملبے میں گھر گیا۔یہ دھماکہ اتنا شدید تھا کہ معرکے میں شریک دوسرے سیبر طیارے بھی ہوابازوں کے کنٹرول سے نکلتے محسوس ہو رہے تھے اسکواڈرن لیڈر احمد کے پاس اس سے بچنے کی کوئی امید نہیں تھی۔پاکستان کی سرحد سے صرف ۱۲ میل دور یعنی ڈیڑھ منٹ کی پرواز پر انہوں نے آواز دی" میرے کاک پٹ میں دھواں بھر گیا ہے" احمد نے اپنے مجروح طیارے کو مغرب کی سمت لے جانے کی کوشش کی ایک لمحہ بعد انہوں نے کہا" اب سب ٹھیک ہے" لیکن یہ ان کے آخری الفاظ تھے۔

اس کا علم ہے کہ احمد اپنے جلتے ہوئے سیبر سے ایجکٹ کرنے میں کامیاب ہو گئے۔اور پشاور سے پرواز کرنے والے ان سیبر طیاروں کو جو اس علاقے میں موجود تھے نوزی حیدر نے احمد کی حفاظت کے لئے پہنچنے کی ہدایت کی اور بری فوج نے اپنے سیسنا ایل-۱۹ طیاروں کی مدد سے ۵ گھنٹے تک اس علاقے میں اسکواڈرن لیڈر احمد کو بچانے کی کوشش کی لیکن اسکواڈرن لیڈر احمد زمین پر پہنچنے سے پہلے ہی جاں بحق ہو چکے تھے اور عام طور پر یہی سمجھا جاتا ہے کہ ان کو اس وقت گولی ماردی گئی جب وہ بے بسی کے ساتھ فضا میں پیراشوٹ سے معلق تھے" اگر وہ زمین پر زندہ پہنچ جاتے تو دنیا کی کوئی طاقت ان کو زندہ بچ نکلنے سے روک نہیں سکتی تھی" یہ پاک فضائیہ کے ایک بہترین اور انتہائی مقبول افسر کی شہادت پر اسکواڈرن لیڈر حیدر کا مناسب ترین الوداعی کلمہ ہے۔ اسکواڈرن لیڈر احمد کو ان کی بے مثال قیادت اور شجاعت پر بعد از مرگ ستارہ جرأت عطا کیا گیا۔

بری فوج کی پشت پناہی کے لئے قریبی کارروائی میں یہ ونگ نمبر ۳۲ کا واحد نقصان تھا۔بری فوج کی پشت پناہی کے لئے سیبر ایف-۸۶ کی طرف سے ۱۸۴ کارروائیوں میں اس ونگ نے ۴۰۰ سے زائد حملے کئے۔فضا میں پاک فضائیہ کو برتری حاصل ہونے کے بعد صرف سرگودھا کے سیبر طیاروں نے بری فوج کی پشت پناہی کے لئے روزانہ تیس سے چالیس پروازیں کیں یہ پاک فضائیہ کے اصل منصوبے سے کہیں زیادہ بڑی کارروائی تھی۔اس منصوبے کے مطابق پاک فضائیہ نے بری فوج کی عملی حمایت کے لئے زیادہ سے زیادہ ۱۵ ایک سیبر پروازوں کا اندازہ لگایا تھا اس کاوش کو برقرار رکھنا کوئی آسان کام نہیں تھا لیکن پاک فضائیہ کے زمینی عملے نے اپنی محنت اور مہارت سے ایف-۸۶ اسٹرائک فورس کو اعلیٰ معیار کی سرگرمی کے لئے مستعد رکھا۔

زمین پر ان حملوں کے دوران سرگودھا کے تقریباً ہر سیبر طیارے کو چوٹ آئی مگر اس کے باوجود یہ طیارے ہدف پر تیس منٹ گذارنے سے باز نہ رہے۔ستمبر کے وسط میں چونڈہ کے معرکے میں کئی طویل حملے کئے گئے جس کے لئے سرگودھا کے سیبر اپنے راکٹ گن اور گولہ بارود کے علاوہ دو سو گیلن والے امریکی فاضل ڈراپ ٹینک بھی لے جاتے تھے۔۱۵ ستمبر کی شام کو سیالکوٹ سیکٹر میں ایسی ہی ایک مہم کے دوران ہندوستانی فوج کے ٹھکانوں پر اپنے آخری حملے میں ونگ کمانڈر مسعود سکندر کے ایف-۸۶ کے دائیں رخ کے ونڈ اسکرین پینل پر ایک گولی یا شیل لگا جو کنوپی کے دوسری طرف نکل گیا اور ونگ کمانڈر مسعود اس سے بال بال بچ گئے زمین پر نمود اری خراب ہونے کی وجہ سے ان کے ہیلمٹ کا حفاظتی نقاب اٹھا ہوا تھا اس وجہ سے پلاسٹک اور شیشے کے چھوٹے چھوٹے ذرے ان کی آنکھوں اور چہرے میں گھس گئے ان ذروں، دھوئیں اور بہتے ہوئے خون کی وجہ سے تقریباً بینائی سے محروم ہو جانے کے باوجود ونگ کمانڈر سکندر اپنا سیبر سرگودھا واپس لانے میں کامیاب ہو گئے جہاں انہوں نے اسے حفاظت سے اتار لیا۔

نیچے: سرگودھا ونگ نمبر ۳۳ کے سیبر طیاروں کی زد میں آکر تباہ ہونے والا انڈیا کا ایک اے. ایم ایکس-۱۳ ٹینک! سامنے کی تصویر میں اسٹیشن کمانڈر سرگودھا گروپ کیپٹن ظفر مسعود اپنے ہوا بازوں سے حملے کی روداد سُن رہے ہیں۔

لاک ہیڈ ہرکولیس کے روسی ہم پلّہ انتونوف اے این-۱۲ ٹرانسپورٹ طیاروں نے ۱۹۶۵ء کی جنگ میں رسل و رسائل کے لیے انڈین ایئر فورس کی بڑی خدمت کی۔ ایسا ظاہر ہوتا ہے کہ ہندوستانی زمینی حملے کے حد سے زیادہ جوش کی وجہ سے انڈین ایئر فورس کا ایک اے این-۱۲ دہلی کے قریب اپنی ہی "رفیق" ایس اے-۲ فضا سے فضا میں مار کرنے والے (باو برباد) گائیڈڈ لائن میزائل کا شکار ہوگیا۔

۱۵ستمبر کی چونڈہ اور سمبا کے درمیان زمین سے ہونے والی شدید گولہ باری بھی پاک فضائیہ کے سیبر طیاروں کی اسٹرائک فورس کو دشمن کے ۱۰ ٹینک، ۱۳۰ فوجی گاڑیاں اور دو توپیں تباہ کرنے سے نہ روک سکی۔ تباہ کی جانے والی ۳۰ موٹر گاڑیاں ایک قافلے کی شکل میں سمبا، باجپور روڈ پر تھیں اگلے دن جب دشمن چونڈہ اور جسوران میں برسر پیکار رہوا۔ تو پاک فضائیہ کے ضربی طیاروں نے مزید ۱ ٹینک، ۲۶۰ موٹر گاڑیاں اور ۱۲ عدد توپیں تباہ کر دیں۔ ان کارروائیوں کے دوران ہندوستانی فوج نے پاک فضائیہ کے زیر استعمال یو ایچ ایف (الٹرا ہائی فریکوئنسی) پر وارننگ دی کہ نیٹ طیارے تمہارے عقب میں پہنچ گئے ہیں یا یہ کہ تم پاک فوج کی گاڑیوں پر حملہ کر رہے ہو! ایک درخت کے نیچے ہندوستان کا ایک رابطہ طیارہ چھپا ہوا نظر آیا اور جیسے ہی ایف ۸۶ طیاروں نے اس کے پرخچے اڑائے یہ پیغام آنا اچانک بند ہو گیا۔

اگلے دن کے دوران پاک فضائیہ کے سیبر طیارے دشمن کے بکتر بند ٹینکوں کا قبرستان بن جانے والے معرکہ چونڈہ میں اپنا فیصلہ کن کردار ادا کرتے رہے۔ ایک دو پروازوں کے باوجود انڈین ایر فورس اس کارروائی میں مداخلت سے عاری تھی۔ اور اس کا ثبوت اس امر سے بھی ملتا ہے کہ پاک فضائیہ کی اسٹرائک فورس کا دشمن کے کسی طیارے سے سامنا نہیں ہوا۔ جو چند جھڑپیں ہوئیں بھی تو وہ ۱۹ ستمبر کو ہوئیں اسکواڈرن لیڈر عظیم داؤد پوتا کی قیادت میں الہر (سیالکوٹ) کے علاقے میں ہندوستانی بکتر بند دستوں پر حملے کے دوران جب چاروں سیبر اپنا تقریباً تمام اسلحہ صرف کر چکے تو انڈین ایر فورس کے ۴ نیٹ طیاروں نے سیبر طیاروں کو روکنے کی کوشش کی۔

نیچی پرواز پر راڈار رابطے کی مشکلات کے باوجود پاک آرمی کی اگلی صفوں کے ایر کنٹرول نے سیبر طیاروں کو دشمن کی مداخلت کی مختصر اطلاع دی اور اسکواڈرن لیڈر داؤد پوتا نے اپنے ساتھیوں کو فوراً بائیں سمت نکل جانے کی ہدایت کی وہ بتاتے ہیں کہ

"ہم نے ڈراپ ٹینک گرا دیئے اور میرے نمبر ۲ اور نمبر ۳ نے نیٹ طیاروں سے تیزی سے بچ نکلنے کی کوشش کی لیکن اس سے پہلے وہ نکل پاتے میرے نمبر ۳ فلائٹ لیفٹیننٹ احمد کے طیارے کی دم پر ایک نیٹ کی ۳۰ ایم ایم توپ کی ضرب لگی۔ خوش قسمتی سے فلائٹ لیفٹیننٹ احمد اپنے سیبر کو اڈے پر واپس لے آئے عین اس وقت میں نے دیکھا کہ دو نیٹ دائیں طرف ہٹ رہے ہیں میں دشمن کے دوسرے طیارے کے عقب میں پہنچنے کے لئے پلٹ پڑا لیکن وہ میرے سیبر کے مقابلے میں بہت تیز تھا میں کچھ دیر تک پیچھا کرتا رہا لیکن آخر وہ نکل گیا۔ میرا نمبر ۴ فلائٹ لیفٹیننٹ سیف الاعظم پہلے ہی فارمیشن سے رابطہ کھو چکا تھا۔ وہ ایک نیٹ کے عقب میں پہنچنے میں کامیاب ہو گیا اور اسے مار گرایا اس کا پائلٹ فلائٹ لیفٹیننٹ مایا دیو ایجیکٹ کر گیا اور ہمارے دستوں کے ہاتھوں گرفتار ہوا۔

اور جیسا کہ بعد میں پتہ چلا اس معرکے میں دونوں حریفوں کا اعزاز برابر رہا۔ کیونکہ جب فلائٹ لیفٹیننٹ احمد اپنے تباہ حال سیبر کو سرگودھا لے کر پہنچے تو وہ کنٹرول کو جواب دینے میں ناکام رہا اور اچانک رک کر رن وے کے آخری سرے پر ۲۰ فٹ کی بلندی سے زمین پر گر پڑا۔ جیسے ہی ایف ۸۶ زمین پر گر کر دھماکے سے پھٹا فلائٹ لیفٹیننٹ احمد اس سے باہر جا گرے اور انہیں اپنے ہی طیارے کی اندھا دھند فائرنگ کے درمیان بچا لیا گیا وہ ایک یا دو دن بے ہوش رہے لیکن آخر صحت یاب ہو گئے۔ ۱۹ ستمبر کو پاک فضائیہ کی کامیابی میں ایک نیٹ کے علاوہ ۱۹ ٹینک اور ۶ موٹر گاڑیاں شامل تھیں۔

اس فضائی معرکے کے بارے میں ہندوستانی رپورٹ یہ تھی کہ ۴ نیٹ طیارے اسکواڈرن لیڈر ڈینزل کیلور کی قیادت میں فلائنگ آفیسر رائے اور نمبر ۲ کی حیثیت سے فلائٹ لیفٹیننٹ وی کا پیلا بطور سب سیکشن لیڈر اور نمبر ۴ کی حیثیت سے فلائٹ لیفٹیننٹ مایا دیو کے ساتھ چونڈہ کے علاقے میں ہندوستانی فوج کی پشت پناہی کے لئے جانے والے چار میسٹر طیاروں کی رہنمائی کے پابند تھے اچانک مایا دیو نے وارننگ دیتے ہوئے بتایا کہ چار پاکستانی سیبر طیارے میسٹر پر حملہ کرنے کے لئے آ رہے ہیں نیٹ کے چاروں پائلٹوں نے اپنے بائیں ہاتھ پر طیاروں کو دیکھا جو ۴ ہزار فٹ کی بلندی پر تھے ڈینزل کیلور اور اس کے پائلٹ سطح زمین سے صرف ۳۰۰ فٹ کی بلندی پر تھے لیکن انہوں نے بائیں طرف بلند ہوتے ہوئے مڑنا شروع کر دیا اور انڈین [illegible] کمانڈر نے کا پیلا کو ہدایت کی کہ وہ قریبی طیارے پر گرفت حاصل کرے۔

ہندوستانی یہ کہتے ہیں کہ سیبر نے بچ نکلنے کی کوشش کی لیکن اس کے باوجود نیٹ اس کے عقب میں جا پہنچا اور اس کے بعد ہندوستانی ہوا باز نے اپنے ڈراپ ٹینک گرا کر فائرنگ پوزیشن لیتے ہوئے فاصلہ کم کرنا شروع کیا تقریباً پانچ سو گز پر پہنچ کر نیٹ نے پہلا برسٹ فائر کیا جو ٹھیک نشانے پر لگا کہا جاتا ہے کہ اس کے بعد سیبر کی رفتار سست پڑ گئی اور کا پیلا نے تین سو گز کے فاصلے سے پھر فائر کیا یہ ۳۰ ایم ایم کی توپ سے کافی فاصلے کی نشانہ بازی تھی۔ کا پیلا اس بات کو تسلیم کرتا ہے کہ اس نے ایف ۸۶ کو زمین پر گرتے ہوئے نہیں دیکھا مگر کیلور اور رائے جو اس کے پیچھے تھے اور مایا دیو نے سیبر کے خاتمے کا نظارہ کیا۔ کا پیلا کے دوسرے برسٹ پر سیبر چکرایا اور زمین پر گرتے ہی پھٹ گیا کیلور نے کا پیلا کو آواز دے کر اس قتل کی توثیق کی۔

لیکن حقیقت تو یہ ہے کہ فلائٹ لیفٹیننٹ احمد کا سیبر زمین پر ٹوٹا مگر اس وقت تک نہیں جب تک کہ وہ سرگودھا واپس نہیں پہنچ گیا۔ لیکن ہندوستانی رپورٹ میں یہ نہیں بتایا گیا کہ پائلٹ نمبر ۵۰۶ فلائٹ لیفٹیننٹ وی ایم مایا دیو کس طرح ۹ ستمبر کو جنگی قیدیوں کی صف میں شامل ہوا۔ ہندوستانی رپورٹ میں مزید دعوی کیا گیا ہے کہ اسکواڈرن لیڈر کیلور نے اسی فارمیشن کے ایک اور سیبر کو بھی مار گرایا دعوی کے مطابق اس سیبر کو بھی پانچ سو گز کے فاصلے سے مار گرایا گیا تھا یہ ایک "شاندار نشانہ بازی ہی کہی جا سکی ہے" سیبر کو زمین بوس کرنے کے لئے

صرف دو برسٹ ہی کافی تھے اور سیبر کو ضرب لگانے کے بعد ہی کیلور کو احساس ہوا کہ وہ درختوں کے اوپر اڑ رہا ہے۔ اس ہندوستانی دعویٰ سے متعلق صرف ایک مسئلہ ہے اور وہ یہ کہ پاک فضائیہ کے ریکارڈ کے مطابق اس تاریخ میں کوئی اور سیبر تباہ ہی نہیں ہوا یہ اسی طرح کے نامکمل شواہد تھے جن کی بنا پر ہندوستانی پروپیگنڈے کے ذریعے کیٹ کو قاتل سیبر یا سیبر شکن کا نام دیا گیا۔

معرکہ چونڈہ کے بعد جو جنرل چوہدری کی انڈین آرمی کے لئے "خونی اسٹیشن" ثابت ہوا ہندوستان نے اقوام متحدہ میں غیر مشروط جنگ بندی کے لئے اپنے کیس کی وکالت کی پاکستان نے کچھ جھجک کے ساتھ اسے قبول کر لیا تاکہ دنیا کے سامنے یہ ثابت ہو سکے کہ پاکستان امن کی راہ پر چلنے کا عزم رکھتا ہے لیکن عین اس وقت جب جنگ بندی کے معاہدے پر بات چیت ہو رہی تھی انڈین آرمی نے ایک چھوٹی سی فوج کے مقابلے میں اپنی شکست کے بدنما داغ کو دھونے کے لئے آخری کوشش کے طور پر ۲۱ ستمبر کو لاہور اور کھیم کرن میں ایک زبردست حملہ کیا۔ حالانکہ ہندوستان نے ۲۰ ستمبر سے زیر عمل آنے والے جنگ بندی کے معاہدے کے اطلاق میں پندرہ گھنٹے کی مہلت اس لئے طلب کی تھی تاکہ وہ اپنے تمام دستوں کو اس کی اطلاع کر سکے لیکن پاکستان میں یہ اچھی طرح سمجھا جا رہا تھا کہ ہندوستان یہ مہلت اپنے آخر وقت کے حملوں کے لئے استعمال کرے گا۔

ایک بار پھر بی آر بی نہر کے پار لاہور کی سمت پیش قدمی میں ناکامی کے بعد ہندوستانی فوج ۲۱ ستمبر کو اپنی بھاری توپیں جلو اور اٹاری کے درمیان لے آئی تاکہ صوبائی دارالحکومت لاہور پر انتقامی گولہ باری کی جا سکے اس جنگ کے آخری دنوں میں پاک فضائیہ کا مقصد ان بھاری توپوں کو غیر موثر بنانا تھا۔ پاک فضائیہ نے ان توپوں کو خاموش کرنے کے لئے اپنے حملوں کا آغاز سرگودھا کے ونگ نمبر ۳۳ کے آٹھ سیبر طیاروں کے حملے سے کیا۔ چار سیبر طیارے جن کی قیادت اسکواڈرن لیڈر رداؤ دپوتا کر رہے تھے راکٹوں سے لیس تھے اور فلائٹ لیفٹیننٹ امان کی قیادت میں بقیہ چار نیپام بم سے مسلح تھے۔ اس موقع پر دشمن کی توپوں کی ٹھیک ٹھیک نشاندہی کرنے کے لئے پاک آرمی کے توپ خانے نے سبز دھوئیں کے گولے استعمال کئے اور دھوئیں کے جعلی اشاروں اور آر ٹی پر دھوکہ دینے والے پیغامات کے باوجود پاک فضائیہ نے بالکل ٹھیک ٹھیک نشانے لگائے اور بہت کامیاب حملے کئے اسی دن یعنی ۲۱ ستمبر کو سرگودھا کے سیبر طیاروں کے چار اور حملوں کے بعد پاک فضائیہ نے دشمن کی درمیانی درجے کی ۱۵ اور ۵ بھاری توپوں کے ساتھ دو عدد ٹینک اور کئی موٹر گاڑیاں تباہ کر دیں۔ لاہور ایریا کے جی او سی میجر جنرل سرفراز احمد خان نے اٹاری کے اطراف ان کامیاب حملوں پر اسکواڈرن لیڈر رداؤ دپوتا کو مبارکباد کا پیغام بھیجا۔

سرگودھا کے ایف ۸۶ طیاروں نے گڈارو۔ ڈی سیکٹر میں بھی دن کے وقت پشت پناہی کی کارروائی کی اور اس میں دشمن کے ۳ ٹینک ایک دستہ بردار گاڑی اسلحہ کے چار ٹرک اور دیگر گاڑیاں تباہ کر دیں۔ پاک فضائیہ نے اٹاری۔ واگہ اور کھیم کرن میں قریبی پشت پناہی کا سلسلہ بحال کیا تو ہندوستانی توپ خانے پر رات بھر شدید بمباری کا عمل جاری رہا یہ وہی علاقہ تھا جہاں ونگ نمبر ۳۲ نے ۶ ستمبر کو زمینی حملوں کا آغاز کیا تھا اور اب اس کے پائلٹ آخری مرحلے میں بھی وہاں موجود تھے انہوں نے اپنی فہرست گردن زنی میں مزید پانچ ٹینک اور ۱۲ موٹر گاڑیوں کا اضافہ کر لیا۔ ۲۲ ستمبر کو ہندوستانیوں کی طرف سے کھیم کرن پر قبضہ کرنے کی آخری کوشش بھی پاک فضائیہ کی مدد سے ناکام بنا دی گئی اور اس کارروائی میں ہندوستان کو مزید دو ٹینک ایک درمیانہ درجے کی توپ اور کئی عدد موٹر گاڑیوں سے ہاتھ دھونا پڑا یہ شکار کرنے والے بھی سرگودھا کے سیبر تھے۔

یہ حیران کن حقیقت ہے کہ جنگ کے آخری دن جب دشمن بی آر بی پر راستہ صاف کرنے کے لئے مزید کمک لے آیا تو پاک فضائیہ نے پہلے کے مقابلے میں قریبی پشت پناہی کی سب سے زیادہ پروازیں کیں جن کی کل تعداد ۸۰ تھی اور عین معمول کے مطابق ان کارروائیوں میں پاک فضائیہ کو کوئی نقصان نہیں اٹھانا پڑا حالانکہ پاک آرمی کی توپوں نے کھیم کرن پر انڈین ایرفورس کا ایک جنٹ مار گرایا اس کا پائلٹ ہندوستانی جنرل کا بیٹا فلائٹ لیفٹیننٹ کری اپا تھا جسے پاکستانی دستوں نے قیدی بنا لیا وہ پاکستان میں گرفتار ہونے والا ساتواں اور آخری ہندوستانی پائلٹ تھا۔ ہندوستانی حملے کا زور توڑنے میں مدد دینے کے لئے پاک فضائیہ کے ۴ بی۔ ۵۷ طیاروں نے اٹاری سیکٹر پر دن کی روشنی میں ایک کارروائی کے دوران ایک ہزار پونڈ کے ۲۸ بم گرا کر درختوں اور جھاڑیوں کی آڑ میں چھپے ہوئے ہندوستانی بکتر بند اور موٹر گاڑیوں میں سے ۴ ٹینک اور ۴ موٹر گاڑیاں تباہ کر دیں۔ سیبر طیاروں کی کارروائی سے ہندوستان کی گاڑیوں کو پہنچنے والے نقصان کے علاوہ ۵۰۔ انچ کی مشین گنوں سے ساڑھے تین لاکھ گولیوں کی بارش سے ہندوستانی دستوں کو سخت جانی نقصان اٹھانا پڑا ہوگا۔

رات ۱۱ بجکر ۲ منٹ پر پاک فضائیہ نے ۱۹۶۵ء کی جنگ میں اپنی آخری پرواز کی اور یہ جنگ سرکاری طور پر معاہدہ جنگ بندی کے نفاذ کے ساتھ ۲۳ ستمبر کی تاریخ میں طلوع سے پہلے ۳ بجے شب ختم ہو گئی۔ اس جنگ میں کامیابی کے لئے ونگ نمبر ۳۲ کے چار اہم اراکین کو ستارۂ جرأت عطا کیا گیا یہ اسکواڈرن لیڈر رداؤ دپوتا اور فلائٹ لیفٹیننٹ سید منصور الحسن ہاشمی امان اللہ خان اور سیف الاعظم تھے۔ جنوب کے دور دراز علاقے میں بری فوج کی عملی امداد کے لئے سیبر کی ایک چھوٹی سی فورس نے اسکواڈرن لیڈر اے رندھاوا کی قیادت میں ماری پور سے پرواز کر کے ۳۳ بار راجستھان میں ہندوستانی فوج کے خلاف کچھ کامیابی کے ساتھ کارروائی کی اس میں ۳۰ ٹینک اور ۵۰ موٹر گاڑیوں کو تباہ کرنے یا نقصان پہنچانے کے علاوہ دشمن کی تیاریوں اور ذرائع مواصلات میں خلل ڈالنے کی کوشش

بھی شامل ہے ماری پور کے سیبر ایف - ۸۶ طیاروں کی کارروائی جو زیادہ تر حربی گشت اور فضائی دفاع کے لئے تھی مجموعی طور پر ۱۶۰ پروازوں پر مشتمل تھی

مغربی پاکستان کے شمال میں اسکواڈرن نمبر ۱۹ نے ساری جنگ کے دوران جوشیلے نوزی حیدر کی قیادت میں بری فوج کی پشت پناہی جاری رکھی اور ۱،۵ پروازیں کیں۔ ۷ ستمبر کے بحرانی واقعات کے بعد اسکواڈرن ۱۹ کی جوابی حملوں کے لئے چند پروازوں کے علاوہ جن کا ذکر اگلے باب میں بیان کیا گیا ہے زیادہ تر کوشش حربی گشت کے بجائے زمینی حملوں اور فضائی دفاع کے لئے مخصوص رہی اسکواڈرن کو اس کا ہدف ایر ہیڈ کوارٹر بتاتا تھا لیکن حکمت عملی کی تفصیلات یونٹ کمانڈر طے کرتا تھا اسکواڈرن ۱۹ نے نیچی پرواز کے ساتھ ہدف پر پہنچ کر سب سے زیادہ شدید زمینی فائر کا رخ کر کے اپنا ہدف تلاش کرنے کا طریقہ اختیار کیا تھا۔

پشاور کے دیگر اسکواڈرن نے بھی ہندوستانی طیارہ شکن توپوں کی گولہ باری کو کافی شدید پایا لیکن یہ موثر نہیں تھی۔ اس لئے جلد ہی سد راہ بننے کی قدر کھو بیٹھی۔ اس اسکواڈرن کو زمینی فائر کے زیادہ تر چھوٹے اسلحہ سے کم از کم ۲۱ بار ضرب لگی لیکن پاک فضائیہ کے سیبر یونٹوں میں نمبر ۱۹ اس اعتبار سے منفرد ہے کہ اس نے جنگ کے دوران اپنا ایک بھی طیارہ نہیں گنوایا اور اگر اس کی کارروائیوں کو سامنے رکھا جائے تو یہ اور بھی اہم ہو جاتا ہے اس اسکواڈرن کو پوری جنگ میں دشمن کے ۱۴ طیارے تباہ کرنے ۹ کو نقصان پہنچانے کے علاوہ ۴۴ ٹینک برباد ۹۸ کو نقصان پہنچانے کے ساتھ ۲۰۰ فوجی گاڑیوں، ۱۶ توپوں کی تباہی اور ۲۱ گاڑیوں کو نقصان پہنچانے کا اعزاز حاصل ہے۔

اس کی قریبی حمایت کی کارروائیوں میں ۸ ستمبر کو ہندوستانی مقبوضہ کشمیر کے علاقے میں پٹھانکوٹ کے قریب رام گڑھ نالے کی کارروائی خصوصیت کی حامل ہے اس مرحلے پر اسکواڈرن ۱۹ نے ہندوستانی بکتر بند گاڑیوں اور ایندھن فراہم کرنے والی گاڑیوں کو صرف اپنی گنوں سے نشانہ بنایا۔ راکٹ سے حملہ کرنے کے لئے ہدف سے حملہ آور کا فاصلہ موزوں نہ تھا لیکن اس سے قبل کہ رات کی بمباری کے لئے بی-۵۷ طیاروں کو وہاں طلب کرنے سے پہلے یہ اسکواڈرن جگہ خالی کرتا اس کی ۵۰ء انچ کی براؤننگ مشین گنوں نے خاصی تباہی پھیلا دی تھی اور ایک موقع پر اسکواڈرن ۱۹ کو یہ بھی معلوم ہو گیا کہ راکٹ ختم ہو جانے پر براؤننگ مشین گن بھی ٹینک شکنی کے کام آ سکتی ہے بشرطیکہ اے پی آئی اور دیگر ایمونیشن کا مسلسل ٹھیک ٹھیک نشانہ انجن کو ٹھنڈا رکھنے والا نظام ہو جو ٹینک کی نال کے عقب میں ہوتا ہے بھاری گولیاں ٹینک کو ٹھنڈا رکھنے والی حفاظتی بلیٹ میں گھس کر ایندھن میں جھاگ پیدا کر کے انجن کو آگ لگا دیں گی اس طریقے پر عمل کرتے ہوئے اسکواڈرن نے کئی ٹینک تباہ کئے۔

پشاور کے اڈے سے اسکواڈرن ۱۹ کے لئے فاصلے کی طوالت ایک قائم دائم مسئلہ تھا اور محدود ایندھن کے ساتھ زیادہ تر ہندوستانی ٹھکانوں پر صرف ایک ہی جھپٹ کے ساتھ حملہ کیا جا سکتا تھا۔ زمانہ امن کی سرگرمیوں میں کوئی بھی سیبر طیارہ ۶ سو پونڈ ایندھن کے ساتھ پہلے اترنے کے لئے ترجیحی حق طلب کر سکتا تھا حالانکہ یہ ایندھن بھی اڈے کے تین یا چار چکر لگانے کیلئے ہی کافی ہوتا ہے، سیبر طیاروں میں ایندھن کی سطح بتانے والے آلات کی آزمائش کے بعد نوزی حیدر نے یہ ثابت کر دیا کہ سیبر میں سو پونڈ تک ایندھن کے ذخیرے کا صحیح صحیح اندازہ کیا جا سکتا ہے اور ضرورت پڑنے پر اس سے بھی کم حد تک ایندھن کی سطح معلوم کی جا سکتی ہے۔ جھڑپوں کے آغاز کے بعد ہدف کے مقام کے پیش نظر اگر ضروری سمجھا گیا تو طیاروں کے واپس اترنے کے لئے ایندھن کی کم سے کم حد ۴ سو پونڈ رکھی گئی جو ہوائی اڈے کے اوپر ضرورت پڑنے پر صرف ایک جھپٹ کے لئے کافی تھی لیکن کئی مواقع پر ناکافی ایندھن کی وجہ سے پشاور کے سیبر طیاروں کو سرگودھا اترنا پڑا تا کہ وہاں سے ایندھن لے کر اپنے اصل اڈے پر واپس پہنچ سکیں۔

زمینی حملوں کے لئے پابند دیگر سیبر یونٹوں کی طرح اسکواڈرن ۱۹ کو بھی جنگ کا خاتمہ قریب آتے ہوئے اپنی قریبی پشت پناہی کی سرگرمیوں میں تدریج اضافے کا احساس ہوا۔ وہ ایک دن میں ۱۶ پروازیں کر رہا تھا۔ ۲۴ ستمبر کو پشاور سیبر طیاروں نے اکھاری پر ٹینکوں اور توپ خانے کے اجتماع پر بھرپور حملہ میں حصہ لیا اور انہوں نے اپنے راکٹوں کو ایک ساتھ خارج کر کے تین ٹینک ایک درجن فوجی گاڑیاں تباہ کر ڈالیں لیکن ہدف کے اطراف ہندوستانی اک اک فائر اتنا شدید تھا کہ حملہ ختم کرنا پڑا۔

■■■

ہندوستانی فضائیہ کی شبینہ یلغار کا جواب

۶ ستمبر کو تباہ کن نقصانات اٹھانے کے بعد ہندوستانی فضائیہ نے پاک فضائیہ کے اڈوں پر دن کی روشنی میں حملے کی پھر کوئی کوشش نہیں کی لیکن اس کے بجائے انڈین ایئر فورس نے اپنے تقریباً ساٹھ عدد کینبرا بی (۱) ۵۸ طیاروں کی مؤثر قوت کو پاکستانی ہوائی اڈوں اور دیگر فوجی ٹھکانوں (بشمول چند شہری علاقوں) پر طویل شبینہ حملوں سے اپنی جوابی کارروائی کی کوشش میں مصروف رکھا۔ حقیقت تو یہ ہے کہ ۶ ستمبر کے بعد صرف تین راتوں کے علاوہ انڈین ایئر فورس کے کینبرا طیاروں نے ہر رات مغربی پاکستان کے ہوائی اڈوں پر مسلسل حملے جاری رکھے۔

اور یہ بھی حقیقت ہے کہ پاک فضائیہ اپنے بی ۵۷ طیاروں کے ذریعے دشمن پر جوابی حملوں کا دباؤ ڈالتے ہوئے اپنی قوت کو ضائع ہونے سے بچانے کے لیے یہی حربہ استعمال کر رہی تھی۔ دونوں طرف سے رات کے حملوں میں شدت کی وجہ یہ بھی تھی کہ دن کے پیچیدہ ماحول کے مقابلے میں دونوں مختصر کر طور پر خراب موسم اور رات کے وقت مؤثر دفاعی نظام کی سہولتوں سے محرومی کے مسائل سے دوچار تھے۔ دونوں میں سے کسی کے پاس بھی رات کے اندھیرے میں مؤثر کارروائی کے اہل لڑاکا طیارے موجود نہ تھے۔ خاص طور پر پاکستان کے پاس جنگ کے آخری دنوں تک نہ تو ہوائی اڈوں کے اطراف بھاری طیارہ شکن توپیں تھیں نہ ہی رڈار سے رہنمائی کا وسیلہ: اس توقع پر کہ پاک فضائیہ زیادہ بلندی سے ہونے والے حملوں سے خود ہی نمٹ سکتی ہے، تمام بھاری طیارہ شکن توپوں کے دہانے بند کر دیئے گئے تھے۔ اور ان توپوں کو اس وقت تک گودام سے باہر نہیں نکالا گیا جب تک یہ خامی کافی نمایاں نہ ہو گئی۔ مثال کے طور پر ۱۲/۱۳ ستمبر کی رات کو بھاری طیارہ شکن توپوں کی ایک بیٹری سرگودھا پر نصب کی گئی۔ لیکن فائرنگ کی ہدایت دینے والا راڈار اس کے ساتھ کام شروع نہ کر سکا۔ جہاں تک زمینی فائر کا تعلق ہے پاک فضائیہ کی طرف سے تمام اڈوں پر تعینات ۱۹۲ طیارہ شکن توپوں میں سے سولہ سولہ توپوں کی چار بیٹریوں کے ساتھ سرگودھا کا دفاع سب سے زیادہ سخت تھا۔ ماری پور تین بیٹریوں کی ۴۸ توپوں کے ساتھ دوسرے نمبر پر تھا۔ ان توپوں پر کراچی کے دفاع کی بھی ذمہ داری تھی۔ اس کے بعد پشاور سیکسر، بدین، کورنگی کریک (کراچی کے قریب ٹیکنیکل ٹریننگ مرکز) اور ڈھاکہ (مشرقی پاکستان) پر سولہ توپوں کی ایک ایک بیٹری تعینات تھی۔

حالانکہ سرگودھا کا زمینی دفاعی نظام راڈار کی راہنمائی کے بغیر زیادہ تر ہلکی توپوں پر مشتمل تھا۔ لیکن ان کی فائرنگ کی شدت اتنی زیادہ تھی کہ چودہ راتوں تک انڈین ایئر فورس کے تقریباً مسلسل حملوں میں پھینکے جانے والے صرف دو بم ایئر فیلڈ تک پہنچ پائے۔ جنگ کے دوران معمول کے مطابق سرگودھا کے دورے میں ایس ایس (آپریشنز) ایئر کموڈور (حال ریٹائرڈ ایئر مارشل) رحیم خان نے ایک رات حملہ دیکھا اور پاک فضائیہ کے اڈے پر چکر لگاتے ہوئے انڈین ایئر فورس کے کینبرا طیاروں کی آواز سنی لیکن وہ پاک فضائیہ کے زمینی دفاع کی آتش باری کے پردے سے گزرنے کی ہمت نہ کر سکے۔ اس کے نتیجے میں ہندوستانی طیارے وہاں سے نکل گئے اور جاتے ہوئے اپنے بم چار یا پانچ میل کے فاصلے پر کوئی نقصان پہنچائے بغیر کھلے کھیتوں میں پھینک گئے۔

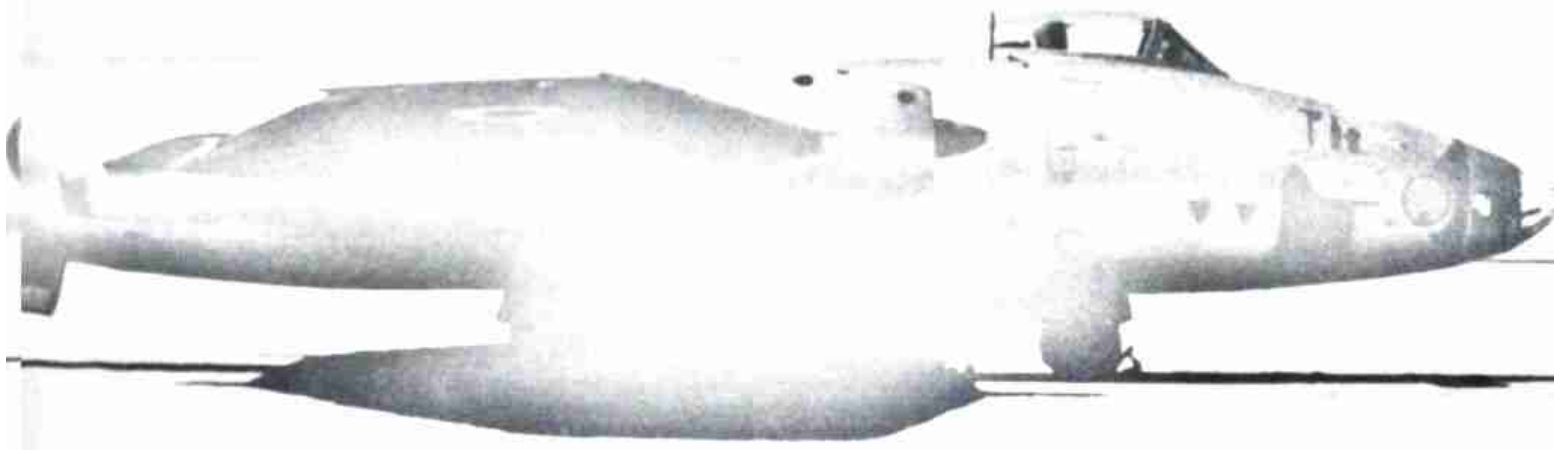
اور یہ انڈین ایئر فورس کے کینبرا طیاروں کا معمول بن گیا۔ اندازہ ہے کہ انہوں نے سرگودھا کے اطراف ۹۰ ٹن بم گرائے۔ ان میں سے صرف ہزار پونڈ والا ایک بم رن وے کو نقصان پہنچائے بغیر انٹرسیکشن سے سو گز دور گرا۔ جبکہ دوسرا بم جو جنگ عظیم دوم کے زمانے کا چار ہزار پاؤنڈ والا بلاک بسٹر تھا، سرگودھا کے ایندھن کے مرکزی ذخیرہ ٹینک کے قریب گرا۔ اس ٹینک میں سولہ لاکھ گیلن شدید آتش گیر جیٹ ایندھن موجود تھا۔ لیکن پاک فضائیہ کی خوش قسمتی سے ٹھیک نشانے پر گرنے والا یہ واحد بم پھٹ نہ سکا۔ پاکستانیوں کی طرح ہندوستانی فضائیہ بھی دوسری جنگ

عظیم کی نسل کے بم استعمال کر رہی تھی۔ اور زیادہ تر کینبرا اپنے اندرونی بوجھ میں رائل ایئرفورس کے سابق چار ہزار پونڈ والے وہ بم بھی لے کر چلتے تھے جو دراصل معرکۂ برلن کے لیے بنائے گئے تھے۔

بیس سال پرانے یہ بم کافی ناقابلِ اعتبار تھے۔ لیکن اپنی دیگر مشکلات کے علاوہ ان حملوں میں انڈین ایئرفورس کو بدقسمتی کا سامنا بھی کرنا پڑا۔ مثال کے طور پر پشاور میں جہاں کینبرا ہر رات حملہ کر رہے تھے۔ سرگودھا کے مقابلے میں بہت زیادہ کامیابی حاصل ہوتی جہاں ایئرفیلڈ پر گرنے والا واحد بم چند گز کے فاصلے پر موجود پاک فضائیہ کی کُل بی ۔ ۵۷ فورس کا خاتمہ کر سکتا تھا۔

یہ ۱۳/۱۴ ستمبر کی رات کا واقعہ ہے جب انڈین ایئرفورس کے کینبرا طیاروں نے صرف ایک اور واحد حملہ کیا۔ ایئرپورٹ کے علاقے کو روشن کرنے کے لیے روشنی کے گولے چھوڑنے کے بعد ایک کینبرا مرکزی رن وے پر دو سو گز کی سطح تک نیچے آیا اور اوپر اٹھ کر واپس پلٹتے ہوئے اس نے آخری سرے پر کھڑے ہوئے طیاروں کے پاس اپنا چار ہزار پونڈ والا بم گرا دیا۔ اس وقت پشاور کا اڈہ بمبار، لڑاکا اور بری فوج کی مدد کے لیے مخصوص طیاروں سے اٹا پڑا تھا۔ ان میں ونگ نمبر ۳۱ کے سولہ کینبرا بھی تھے جو ایندھن سے بھرے، بموں سے لدے ہوئے ایک دوسرے کے شانہ بشانہ صف آراستہ تھے۔ ان کے عملے کے بہت سے ارکین جو ایئرفیلڈ اسٹرائک سے واپس آئے تھے، قریبی خندقوں سے یہ سب کچھ دیکھ رہے تھے۔ اگر صرف ایک بی ۔ ۵۷ بھی پھٹ جاتا تو پھر سب ہی کا کام تمام ہو جاتا۔ لیکن تقدیر کو کچھ اور ہی دکھانا تھا۔ اس لیے چار ہزار پونڈ کا بم "ٹو من ۵" رن وے کے کنارے پر گرا جہاں اس کا شدید تر تباہ کن اثر قریب ہی واقع نرم زمین میں جذب ہو گیا۔ بم کی زد میں آنے والے مقام اور طیاروں کی قطار کے درمیان ایک چھوٹی عمارت بھی تھی جس نے طیاروں کو اپنی آڑ میں لے کر بم کے دھماکے سے اڑنے والے ٹکڑوں کو ان تک پہنچنے نہیں دیا۔ قریبی خندقوں کی دراڑ سے اس واقعہ کو پیشہ ورانہ دلچسپی کے ساتھ دیکھنے والے بی ۔ ۵۷ عملے کے ونگ کمانڈر اختر بھی شامل تھے۔ وہ کہتے ہیں "اگر بم دائیں جانب صرف دو سو فٹ ہٹ کر گرتا تو ہمیں زبردست آتش بازی دیکھنی پڑتی ـــــ میرا خیال ہے کہ ہم اپنی بی ۔ ۵۷ فورس کی نصف قوت سے ہاتھ دھو بیٹھتے۔ اور شاید اس کے ساتھ پشاور پر تعینات ایف ۸۶ کی نصف قوت بھی ٹھکانے لگ جاتی۔ لیکن حملے کے نصف گھنٹے کے بعد ہم رن وے پر بائیں طرف ہٹتے ہوئے پرواز کرنے کے قابل تھے۔"

آل انڈیا ریڈیو نے دعویٰ کیا کہ اس حملے سے چالیس طیارے تباہ ہو گئے مگر حقیقت یہ ہے کہ اس سے ایک بھی طیارے کو نقصان نہیں پہنچا۔ پشاور کا رن وے بھی چند گھنٹوں بعد قطعی طور پر استعمال کے قابل ہو گیا۔ اس حملے نے کم از کم بی ۔ ۵۷ طیاروں کے عملے کے ایک رکن کو طویل شبینہ بمباری کے تباہ کن اثرات کے بارے میں سخت احساس دلایا۔ اسکواڈرن لیڈر نجیب کو گرد و غبار اور ٹی این ٹی کی بُو سے سخت کوفت ہوئی اور اس نے ان کے دل میں ہندوستانی ہوائی اڈوں پر رات کے حملے جاری رکھنے کی ایک نئی امنگ پیدا کر دی۔ ۱۹۶۵ء کی اس

انڈین ایئرفورس نے پاک فضائیہ کے اڈوں اور فوجی ٹھکانوں پر طویل شبینہ بمباری کا سلسلہ قائم رکھنے کے لیے اپنے ۶۰ عدد کینبرا بی (آئی) ۵۸ جیٹ بمبار استعمال کیے۔ پاک فضائیہ کے اڈوں پر حملے کے لیے کینبرا دوسری جنگِ عظیم کی نسل کا سابق برطانوی ۴ ہزار پونڈ والا ایک بم لے جاتے تھے۔ اس تصویر میں انڈین ایئرفورس ایک بی (آئی) ۵۸ کے نیچے فیوز لیج کے آخری سرے پر عقبی وارننگ راڈار "آورنج پٹر" واضح نظر آ رہا ہے

اہم رات کی یاد کے لیے پشاور میں پاک فضائیہ کے میوزیم میں ایک پلیٹ رکھی ہوئی ہے۔ جس پر انگلش بی بم۔ایم کے ۱۷ چار ہزار پونڈ ۴۴ ۱۹ء کندہ ہے۔ اور برطانوی تمغہ جنگ کی علامت کے طور پر تیر کا نشان بنا ہوا ہے۔ ہندوستان میں بھی انڈین ایئر فورس کا ایک سابق گروپ کیپٹن ہے جو بائیس دن کی اس جنگ کے دوران دشمن پر پاک فضائیہ کے تمام حملوں میں سے کم از کم ایک کے بارے میں پیشہ ورانہ مہارت کا معترف ہے۔

ایک یا دو حملوں کے علاوہ انڈین ایئر فورس کو تقریباً تمام کینبرا حملوں میں کامیابی کے فقدان کی وجہ زیادہ تر یہی ہے کہ دشمن کے بمبار طیارے ہدف پر نشانہ بازی کے لیے پاک فضائیہ کی ہلکی طیارہ شکن توپوں کی زد سے باہر رہنے کی کوشش میں نیچے آنے سے گریز کرتے رہے۔ نچی پرواز کے ساتھ پاکستان کی سرحد کے اندر داخل ہونے کے بعد جب وہ آٹھ یا نو ہزار فٹ کی بلندی پر گئے تو پھر اسی پر قائم رہے۔ حالانکہ انڈین ایئر فورس کے کینبرا طیاروں نے اپنے پہلے حملے کا آغاز تیس ہزار فٹ کی بلندی سے کیا تھا۔ لیکن "بہتر نشانہ بازی" کے بجائے "محفوظ کارروائی" کی خاطر انہوں نے جلد ہی اونچی نیچی پرواز کا طریقہ اختیار کر لیا۔ سرحد کے اندر آنے والے طیارے ۲۵ ہزار فٹ کی بلندی پر پاک فضائیہ کے راڈار پر دیکھے جا سکتے تھے۔ لیکن جب وہ پاک سرزمین پر آنے کے بعد نچی سطح پر غوطہ لگا جاتے تو راڈار ان سے رابطہ کھو بیٹھتا۔ اور پھر جب وہ دس ہزار فٹ کی بلندی پر ابھرتے تو رابطہ دوبارہ بحال ہو جاتا۔ لیکن اپنے بم گرانے کے بعد وہ اس وقت تک نیچے ہی رہتے جب تک کہ سیکٹر سے ڈیڑھ سو میل آگے نکل جاتے تب ہی وہ راڈار اسکرین پر دوبارہ ابھرتے۔

رات کے وقت فضا میں دفاعی کارروائی کا مکمل فقدان پاک فضائیہ کے کمانڈر انچیف کے لیے تشویش کا باعث تھا جنہوں نے ایئر کموڈور (اس وقت کے گروپ کیپٹن) الیف ایس حسین مرحوم کو پشاور بھیجا تاکہ وہ ایف۔۸۶ کو رات میں مداخلت کاری کا اہل بنانے کا طریقہ دریافت کر سکیں۔ اپنے ساؤنڈ ونڈر میزائل کے ساتھ دشمن کی سمت جی سی آئی کے ذریعے رہنمائی کے بعد سیبر اس کام کے قابل ہو سکتا تھا۔ سیبر خود اپنے راڈار سے محروم تھا اس لیے اندھیرے میں دشمن پر نشانہ بازی کے لیے وہ ساؤنڈ ونڈر کے انفرا ریڈ نظام پر انحصار کر سکتا تھا۔ اس نظام کی بدولت اگر ایف۔۸۶ کو ہدف سے چند میل قریب پہنچا دیا جائے تو میزائل اپنے خود کار نظام کی مدد سے اپنے ہدف سے ربط قائم کر لیتا ہے اور جیسے ہی ساؤنڈ ونڈر سر سنائی دینے لگے تو یہ سمجھ لیا جاتا ہے کہ میزائل طیارے سے الجھ چکا ہے۔ خیال یہ تھا کہ اس طریقہ کار کی مدد سے ساؤنڈ ونڈر کو اندھے انداز میں استعمال کر کے اسے خود اپنا کام کرنے کے لیے چھوڑا جا سکتا ہے۔

یہ زیادہ سے زیادہ ایک عبوری انتظام تھا جس کا مقصد ہندوستانی فضائیہ کے کینبرا حملے کو مداخلت کاری سے کھلی چھوٹ دینے کے بجائے ان کو پریشان کرنے کے لیے کچھ نہ کچھ کرنا تھا۔ سیبر کے لیے رات کے وقت بصری رابطہ قطعی ناممکن تھا اور میزائل کا سر مل جانے کا ہرگز یہ مطلب نہیں تھا کہ ساؤنڈ ونڈر ہدف کے ساتھ ٹکرا جا چکا ہے۔ لیکن اس قابلِ توجہ دقت کے باوجود کینبرا کے خلاف ایف ۸۶ کا استعمال کم از کم ایک توثیق شدہ کامیابی کی وجہ سے مناسب ہی ثابت ہوا۔

بنیادی طور پر اپنی شبینہ لڑاکا قوت کے لیے پاک فضائیہ اسکواڈرن لیڈر عارف اقبال کی قیادت میں سرگودھا کے اسکواڈرن نمبر ۹ کی مختصر سی ایف ۱۰۴ اسٹار فائٹر فورس پر انحصار کرنے پر مجبور تھی۔ پاک فضائیہ کے پاس ایف۔۱۰۴ ہی ایسا واحد طیارہ تھا جو اپنے ایف۔ایس۔جی۔۳ ائی آئی اور سامنے نصب کھوجی راڈار کی وجہ سے رات میں کارروائی کا اہل تھا۔ اپنی اعلیٰ کارکردگی چھ نال والی ۲۰ ایم ایم کی ولکن مشین گن اور بازوؤں کے نیچے نصب ساؤنڈ ونڈر کے باوجود یہ واحد نشست والا ایف۔۱۰۴ رات کی کارروائی کے لیے کوئی مثالی طیارہ نہیں تھا۔ دن میں بھی اس کی پرواز مشکل اور خطرناک ہوتی ہے، کجا رات میں۔ لینڈنگ کے لیے اس کی رسائی کی رفتار کسی طرح بھی ۱۹۵ میل فی گھنٹہ سے کم نہیں۔ اس میں اندازہ میں غلطی کی گنجائش باقی نہیں رہتی۔ اس کے باوجود رن وے کے احاطے پر تہہ دار سطح کے ذریعے یا طیارے کے پنکھ پھیلا کر ایف ۱۰۴ کے ریزر بلیڈ کی طرح باریک بازوؤں کو بلند کر کے اس پر قابو پایا جا سکتا ہے۔

خوش قسمتی سے اسکواڈرن نمبر ۹ کے پائلٹ گن کے بغیر اور "اسٹال پروف" انجن کے ساتھ ۱۹۶۰ء میں ملنے والے دس اسٹار فائٹر ایف ۱۰۴ اور دو نشستوں والے ایف ۱۰۴ بی تربیتی طیارے پورے جوش و خروش سے سنبھالے ہوئے تھے۔ اور اپنے اس کام میں کافی ماہر ہو چکے تھے۔ ۱۹۶۵ء تک اسکواڈرن نمبر ۹ کے زیادہ تر ہوا باز اسٹار فائٹر پر آٹھ سو سے ایک ہزار گھنٹے تک پرواز کا تجربہ حاصل کر چکے تھے۔ تیز رفتار لڑاکا طیارے پر یہ تجربہ کافی سمجھا جاتا ہے

اپنی اہم لڑاکا قوت کے لیے پاک فضائیہ ۱۰ عدد لاک ہیڈ، ایف یم ۱۰۴ اسٹار فائٹر کی مختصر فورس پر انحصار کرنے پر مجبور تھی۔ نمبر ۹ اسکواڈرن کے یہ طیارے اپنے اے۔ این/اے۔ ایس جی۔ ۱۴ ٹی آئی راڈار، فائر کنٹرول راڈار اور سائڈ وائنڈر میزائل سے لیس تھے رات کے وقت عملی کارکردگی میں اس کو درپیش مشکلات کے باوجود پاک فضائیہ کے ایف۔ ۱۰۴ اے نے ہندوستانی فضائیہ کے کینبرا طیاروں کے خلاف کئی کامیاں حاصل کیں۔

ایف یم ۱۰۴ (اے) میں بھی کچھ تبدیلیاں کی گئیں اور اس کو اپنی ولکن توپ کے علاوہ اسٹال فرزی ایم جے ۷۹۔ جی۔ ای ۱۱ اے انجن کے ساتھ پچھلے فیوز بے لیج میں ارسٹرک (آنکڑے) سے آراستہ کیا گیا تاکہ ہنگامی حالت میں یہ ہک رن وے کے ارسٹر وائر سے منسلک کیے جا سکیں۔

بلند ترین سطح پر مداخلت کاری کے لیے پاک فضائیہ کے ایف یم ۱۰۴ رن کچھ کے بحران کے وقت سے فضائی دفاعی خدمت کے لیے رات دن چوکس تھے ان کا ایک دستہ ماری پور سے کارروائیوں میں مصروف رہا۔ وہاں سے وہ اکثر سرحد سے بیس میل قریب گشت کے لیے طلب کیے جاتے۔ مگر ان ہوابازوں کو دشمن کے کوئی طیارے نظر نہیں آئے۔ لیکن یکم ستمبر کے بعد فضائی دفاع اور فضا میں برتری حاصل کرنے کی کارروائیوں میں بلاشبہ ایف یم ۱۰۴ طیاروں نے زبردست سرگرمی دکھانا شروع کردی۔ اسکواڈرن نمبر ۹ کی ۲۴۶ کارروائیوں میں ۴۲ پروازیں رات کے وقت ہندوستانی کینبرا بمباروں کے خلاف تھیں۔ ایف یم ۱۰۴ کے بہت سے ہوابازوں کے لیے رات کے وقت مداخلت کاری کا یہ پہلا تجربہ تھا۔ حالانکہ ان کے لیے اسٹار فائٹر پر رات کے وقت عام طرز کی پرواز کوئی نئی بات نہ تھی۔

۶/۷ ستمبر کی رات راولپنڈی (جہاں کئی شہری ہلاک ہوئے) اور سرگودھا کے اوپر اونچی سطح پر پرواز کرنے والے ہندوستانی بمباروں کے خلاف ایف یم ۱۰۴ نے مداخلت کاری کی لیکن کینبرا طیارے کی مسلسل بچ نکلنے کی کوشش سے یہ کارروائی ناکام رہی۔ ہندوستانی طیاروں کی سطح پرواز اور قطار بندی میں مسلسل تبدیلی کے حربے سے سیکسر اہداف کی پیچیدگی میں الجھ گیا۔ اور ان سے پوری طرح نمٹنے میں کامیاب نہ ہو سکا۔ حالانکہ انڈین ایر فورس کے طیاروں نے بیک وقت آٹھ دس کی قطار میں کارروائیوں کا سلسلہ جاری رکھا۔ مگر یہ بات جلد ہی عیاں ہو گئی کہ اگر کامیاب مداخلت کرنی ہے تو صرف ایک ہی حملہ آور پر پوری توجہ دینی ہوگی۔

۷ ستمبر کے طلوع آفتاب سے چند گھنٹے پہلے کچھ کینبرا طیارے کراچی کے علاقے میں بھی دیکھے گئے۔ اور ان کا راستہ روکنے کے لیے ماری پور سے ایک یا دو ایف۔ ۸۶ فضا میں بلند ہوئے۔ لیکن پاک آرمی اور نیوی کی طیارہ شکن توپوں کی شدید کارروائی نے حملہ آوروں کو اپنے بم گرائے بغیر بھاگ جانے پہ مجبور کر دیا۔

اس کے بعد ہندوستانی فضائیہ نے بمبار حملوں میں نیچی پرواز کا عنصر بھی شامل کر دیا تھا۔ اے او سی ایر ڈیفنس ایر کموڈور مسرور حسین نے فیصلہ کیا کہ ۹ ستمبر کی رات سے اونچی سطح پر آتے ہوئے کینبرا طیاروں کی "ایم او یو" رپورٹ ملتے ہی ایف یم ۱۰۴ فضا میں بلند ہو جائیں۔ اور بلندی پر کینبرا کو پکڑنے کی کوشش کرتے ہوئے قصور اور سلیمانکی کے درمیان ایک خط پر حربی گشت کرتے رہیں۔ مقصد یہ تھا کہ کینبرا طیاروں کو اس وقت گھیرا جائے جب وہ اپنی واپسی کے راستے پر بلند سطح پر آ کر دوبارہ سیکسر راڈار پر ابھریں۔

اس منصوبے میں کچھ الجھن بھی شامل تھی۔ ایس او سی کا راڈار آٹھ سے دس ہزار فٹ تک نیچی سطح کے بارے میں کوئی اشارہ دینے کا اہل نہیں تھا اور وہ بھی سیکسر سے پچاس ساٹھ میل کے دائرے میں! ایف۔ ۱۰۴ کی مداخلت میں ایک اور مشکل درپیش تھی۔ اس کا اپنا راڈار (حالت پرواز میں مداخلت کاری کے دوران) تین سے چار ہزار فٹ کی نچلی سطح پر زمینی عکس کی بنا پر غیر مؤثر ہو جاتا تھا۔ سرحد پار ہندوستانی علاقے میں گشت کے ذریعے ایف۔ ۱۰۴ کے پاس اونچی سطح پر کینبرا کو پکڑنے کے زیادہ بہتر مواقع تھے۔ جہاں یہ کینبرا طویل تر فاصلے پر اور زیادہ سے زیادہ بموں کا بوجھ لے جانے کی کوشش میں تیز رفتاری پر مجبور ہوتے تھے۔ ہندوستانی ہوائی اڈوں پر پاک فضائیہ کی بمباری کے دباؤ نے ان کینبرا طیاروں کو انبالہ اور جودھپور جیسے عقبی اڈوں پر بیٹھے

پر مجبور کر دیا تھا۔ اس کا مطلب یہ تھا کہ اب طویل فاصلہ ان کے لیے ایک اہم مسئلہ تھا۔

سیبر کو ایک شبینہ لڑاکا کی حیثیت سے لیس کر کے پاک فضائیہ نے ایف-۱۰۴ کے ساتھ نچلی سطح پر رات کی تاریکی میں خاصی دھمکی آمیز قوت کے ساتھ استعمال کرنے کی اہل ہو گئی۔

اگرچہ سیبر بھرپور طور پر مؤثر نہیں تو کم از کم کینبرا کی دم پر نصب "اورنج پیٹر" وارننگ ریڈار کو تو مصروف رکھ ہی سکتا تھا۔ اور اس طرح انڈین ایئر فورس کے عملے کی توجہ ہٹا سکتا تھا جو اپنے جی سی آئی اسٹیشن سے اطراف میں موجود طیاروں کے بارے میں معلومات حاصل کرتے رہتے تھے۔ پاک فضائیہ نے انڈین کینبرا طیاروں کو دیر تک نچلی سطح پر پرواز کے لیے مجبور کر کے ان کی کارروائی کے نقشے اور کوشش پر حد بندی کر دی کیونکہ نچلی پرواز میں طوالت سے ان کے ایندھن کی ضرورت بڑھ جاتی ہے۔ پاک فضائیہ نے شبینہ معرکہ آرائی کے حربوں کے تحت کینبرا طیاروں کی ہر قطار کے ساتھ ایف-۸۶ اور ایف-۱۰۴ کی کچھ جوڑیاں فضا میں بلند کرنے کا طریقہ اختیار کیا۔ ان کی قوت دس طیاروں کی حد تک کم اور زیادہ ہوتی رہتی۔ شمالی علاقوں میں کارروائیوں پر نظر رکھنے کے لیے دو ایف-۱۰۴ طیارے عام طور پر ہر شب پشاور پر تعینات رہتے۔

اور جب انڈین ایئر فورس کے حملوں کا سلسلہ دوبارہ شروع ہوا۔ اور ہندوستانی فضائیہ کے سات کینبرا طیاروں نے ۹ ستمبر کو رسالہ والا، چک جھمرہ، سرگودھا اور اکوال کے اطراف بم گرائے تو ایف-۸۶ یا ایف-۱۰۴ طیارے ان سے کوئی رابطہ قائم نہ کر سکے۔ اگلی شب بھی اکوال کے علاوہ اسی علاقے میں اکا دکا حملے کیے گئے۔ اور ۱۱ ستمبر کے ابتدائی لمحات میں سرگودھا بھی معمول کے مطابق غیر مؤثر کارروائی کے لیے چھ کینبرا طیاروں کی توجہ کا مرکز بنا۔ تقریباً ہر رات حملوں کے تسلسل کے باوجود سرگودھا پر زندگی صفِ اوّل کے اڈے کے معمول کے مطابق تھی۔ سرگودھا پر طیاروں کی مرمت اور بحالی کے انچارج اسکواڈرن لیڈر وحید اللہ بتاتے ہیں:

"ہر شخص کو پہلے سے علم ہو جاتا کہ حملے کی وارننگ کب ملنے والی ہے۔ خطرے کا سائرن بجنے سے پانچ سات منٹ قبل ہی ٹیک آف کرنے والے ایف-۱۰۴ کے انجن کی گونج سے پورا ہوائی اڈہ مستعد ہو جاتا۔ لیکن کینبرا طیارے جب روشنی کے گولے چھوڑتے اور ہماری طیارہ شکن توپیں اپنے دہانے کھول دیتیں تو ہر شخص خندق میں پناہ لے چکا ہوتا اور جیسے ہی توپیں خاموش ہوتیں ہر شخص اگلے حملے تک اپنے اپنے کام میں مصروف ہو جاتا۔ جیسے جیسے جنگ کی شدت میں اضافہ ہوتا گیا حملے کی وارننگ آدھے آدھے گھنٹے کے بعد ملنے لگی۔ لیکن

اگر انڈین ایئر فورس اپنے کینبرا طیاروں کے ٹیک آف ٹائم کا تھوڑا سا وقفہ اور کم کر لیتی تو وہ اس امر کو یقینی بنا سکتی تھی کہ چودہ راتوں کی معرکہ آرائی کے دوران سرگودھا میں کسی کو پلک جھپکانے کا موقع بھی نہ ملے۔"

سرگودھا کے اسٹیشن کمانڈر گروپ کیپٹن مسعود نے ایئر فیلڈ کی دیکھ بھال اور مرمّت کے لیے تین پارٹیاں مستقل طور پر مستعد کر رکھی تھیں۔ گروپ کیپٹن مسعود کو یقین تھا کہ رن وے کو پہنچنے والے کسی بھی نقصان کی فوری مرمّت کی جا سکتی ہے رن وے پر طیارے کے دوڑنے کے مقام پر ایک یا دو شگاف کو پُر کرنے کے علاوہ مرمت کرنے والی ان ٹولیوں کے پاس کوئی کام نہیں تھا۔ حملے کی زد میں آنے والے ہوائی اڈوں پر پاک فضائیہ کے مبصر حیران تھے کہ کینبرا طیارے روشنی کے شعلے تو ہدف کے اوپر بالکل صحیح مقام پر پھینک کر اپنے حملوں کا آغاز کرتے ہیں لیکن صرف چند کے علاوہ ان کے تمام بم نشانے سے بہت دور ہٹ کر گرتے رہے۔ اور سرگودھا پر ٹھیک نشانوں پر گرنے والے کئی بم پھٹنے میں ناکام رہے انڈین ایئر فورس کی بمباری کا نشانہ بننے والے صرف کیمبل پور کے قریب اور رسالے والا کے اڈے تھے جن کو پاک فضائیہ استعمال نہیں کر رہی تھی اور اس وجہ سے ان کے دفاع کا بھی کوئی انتظام نہیں تھا۔ گروپ کیپٹن مسعود کے خیال میں دشمن کے مسلسل حملوں نے پاک فضائیہ کے ہوائی اڈوں کے وسائل پر سخت دباؤ ڈالا اور ساتھ ہی یہ خطرہ بھی لاحق رہتا کہ نہ جانے کب کوئی بھٹکا ہوا بم کسی حساس شے پر جا پڑے۔

۱۱/۱۲ ستمبر کی رات کو سرگودھا انڈین ایئر فورس کی توجہ سے محفوظ رہا۔ اس شب ہندوستانی کینبرا طیاروں نے ملتان اور نواب شاہ کے علاقے میں شہری ٹھکانوں کو ہدف بنایا۔ اس بارے میں شبہ ہے کہ ہندوستانیوں نے جان بوجھ کر غیر فوجی ٹھکانوں پر حملے کیے تھے یا غلطی سے ایسا ہوا تھا۔

اس وقت وزیرِ خارجہ نے بھٹو نے رابطہ قائم کیا اور ایئر کموڈور رحیم کو بتایا کہ انڈین ایئر فورس نے کراچی پر حملہ کیا ہے۔ انہوں نے یہ مطالبہ کیا کہ پاک فضائیہ فوراً دہلی پر حملہ کر کے اس کا انتقام لے۔ ایئر کموڈور رحیم نے وزیرِ خارجہ کو یقین دلایا کہ ان کی یہ درخواست کمانڈر انچیف ایئر مارشل نور خان کو پہنچا دی جائے گی (پاک فضائیہ کے کارہائے نمایاں کے اعتراف کے طور پر صدر محمد ایوب خان نے ۱۰ ستمبر کو کمانڈر انچیف کو ایئر وائس مارشل کے عہدے سے ترقی دے کر ایئر مارشل بنا دیا تھا) اس سلسلے میں ایئر مارشل نور خان کا ردِ عمل توقع کے مطابق محتاط تھا۔ انہوں نے زور دے کر کہا کہ مزید اقدام سے پہلے کراچی پر ہندوستانی فضائیہ کے حملے کی تصدیق کی جائے۔ ان کا خیال تھا کہ ہندوستانی اتنے احمق نہیں ہیں کہ جان بوجھ کر غیر فوجی ٹھکانوں پر بمباری شروع کر دیں اور ماری پور کے اسٹیشن کمانڈر سے تحقیق کے بعد ان کا خدشہ صحیح ثابت ہوا۔ کراچی کے خلاف کوئی بمباری نہیں کی گئی تھی اور اس کے بعد بھی بی۔۵۷ طیاروں کو شہری علاقوں پر بمباری سے سختی سے گریز کرنے کی ہدایات ملتی رہیں۔

۱۲ ستمبر کو نصف شب کے فوراً بعد اور پھر تقریباً ۳ بجے ہندوستانی فضائیہ کے دس کینبرا طیاروں نے سرگودھا اور لاہور کے علاقے میں کوئی خاطر خواہ نتائج حاصل کیے بغیر حملے کیے۔ اور یہی وہ موقع تھا۔ جب پاک فضائیہ شبینہ لڑاکا طیارے کا پہلی بار "جل باز" دشمن سے رابطہ ہوا۔ فلائٹ لفٹیننٹ امجد کے ایف۔۱۰۴ اسٹار فائٹر سیکسر نے ایک کینبرا کے پیچھے لگا دیا۔ اور جیسے ہی سائڈ ونڈر میزائل کا انفرا ریڈ نظام ہدف کے ساتھ قفل بند ہوا اس کے سر کی غراہٹ سنائی دینے لگی۔ فلائٹ لفٹیننٹ امجد نے لبلبی دبائی اور معمول کے مطابق ایک سیکنڈ کے بعد میزائل کی پٹی سے فضا میں ایک تیز رفتار دھاری ابھرنے کے بجائے کچھ بھی نہ ہوا۔ امجد نے جلدی سے اپنی ۲۰ ایم ایم ولکن گن کے ۲۵، پونڈ وزنی گولے کی ضرب لگانے کے لیے کنٹرول کا سرخ بٹن دبایا لیکن پھر بھی کوئی ردِ عمل نہ ہوا۔ ایف۔۱۰۴ کے برقی نظام کی مکمل ناکامی نے ہندوستانی کینبرا کو یقینی تباہی سے بچا لیا۔ سرگودھا پر واپس اترنے کے بعد فلائٹ لفٹیننٹ امجد کو آل انڈیا ریڈیو کا یہ دعویٰ سن کر کچھ زیادہ خوشی نہیں ہوئی کہ اُن کا اڈہ تباہ کر کے نقشے سے مٹا دیا گیا ہے۔ اور اب وہ ماضی کی تاریخ کا حصہ ہے۔"

اور اس بار ایسا نظر آ رہا تھا کہ ہندوستانی خود اپنے دعویٰ پر بھرپور یقین کرتے ہوئے اب کچھ دن تک سرگودھا کو مکمل آرام کرنے دیں گے اور اپنے کینبرا طیاروں کو پشاور اور دیگر ٹھکانوں پر متوجہ کریں گے۔ ۱۳/۱۴ ستمبر کی شب کا یہ حملہ پوری جنگ میں ہونے والے حملوں میں سب سے زیادہ دلیرانہ اور پُرعزم تھا۔ نصف شب کے فوراً بعد بیرونی دفاعی خطے سے اطلاع دی گئی کہ پندرہ کینبرا طیارے پاکستان کی طرف بڑھ رہے ہیں اور ایئر ڈیفنس ہیڈ کوارٹر نے ان کے ہدف کا اندازہ کرنا شروع کر دیا۔ لیکن جب آٹھ کینبرا طیاروں نے راستہ بدل دیا تو معاملہ کچھ پیچیدہ ہو گیا۔ لیکن جلد ہی ظاہر ہو گیا کہ یہ سب کچھ توجہ ہٹانے کا ایک حربہ ہے اور راستے اور سمت سے پتہ چل گیا کہ بقیہ سات کینبرا طیاروں کی منزل سرگودھا نہیں ہے۔ اس لیے پشاور اور راولپنڈی کو حملے کے بارے میں خبردار کر دیا گیا۔

اس کے بعد دشمن کے پانچ بمبار پشاور کی طرف بڑھے اور ان میں سے پہلا ٹھیک ایک بجے شب وہاں پہنچا۔ جب کہ بقیہ دو نے پاک فضائیہ کے سابق اڈے کوہاٹ پر حملہ کیا۔ صرف ایک کینبرا نے پشاور کے اطراف ہونے والی شدید طیارہ شکن فائرنگ کا سامنا کرنے کی جرأت کی اور جیسا کہ پہلے بیان کیا جا چکا ہے اپنا چار ہزار پونڈ وزنی بم کامیابی سے گرا دیا۔ دیگر طیاروں نے حملے سے پہلے اشارہ کرنے والی روشنی کے گولے پھینکے۔ لیکن ان کے بم ایئر فیلڈ کے قریب پشاور چھاؤنی کے علاقے میں گڑھی ارباب پر گرے جہاں کم از کم ۵، شہری ہلاک ہو گئے۔ ان میں زیادہ تر عورتیں اور بچے تھے۔

یہی وہ حملہ تھا جس کے فوراً بعد کینبرا اور پاک فضائیہ کے شبینہ لڑاکا طیاروں کے درمیان فیصلہ کن معرکہ ہوا۔ پشاور پر آنے والے ایک دشمن کو بلند سطح پر واپسی کے دوران ایس او سی سیکسر کی رہنمائی پر سرگودھا سے اڑنے والے اسکواڈرن لیڈر

ٹل کوٹ کے اسٹار فائٹر نے جالیا۔ یہ قطعی اندھی مداخلت کاری تھی جس میں
ڈار کی مدد سے دشمن کے عقب میں ایک میل کے فاصلے پر پہنچ کر ایف۔۱۰۴
نے سائڈ وِنڈر سے وار کر دیا۔ میزائل سر سے ہدف کا پتہ چل رہا تھا اور چار ہزار
فٹ کے فاصلے پر ایک دھماکہ بھی نظر آیا۔ اس کا مطلب یہ تھا کہ سائڈ وِنڈر
کے فیوز نے اپنا کام دکھا دیا تھا۔ کینبرا کے بارے میں یہی سمجھا گیا کہ وہ تباہ ہو گیا ہے
حالانکہ اس کی توثیق ممکن نہیں تھی اس لیے کہ یہ معرکہ ہندوستانی سرزمین کے اوپر
ہوا تھا۔

رات کے وقت فلائٹ لفٹیننٹ آفتاب عالم کے ایف۔۱۰۴ کے دشمن
سے مزید دو رابطے ہوئے لیکن ہر بار کینبرا کی دم پر نصب ریڈار نے خبردار کر کے

۱۹۶۵ء کی جنگ میں اسکواڈرن نمبر ۹ (اسٹار فائٹرز) کے آفیسر کمانڈنگ اسکواڈرن لیڈر عارف اقبال

اسکواڈرن نمبر ۹ - صف، اطبارے اور ۱۰۴ باز جنہوں نے دشمن پر ایسی دہشت طاری کی جو اس اسکواڈرن کی عددی حیثیت سے کہیں زیادہ تھی۔

انہیں بچ نکلنے میں مدد دی۔ اب تک رات کی بمباری میں ہندوستان کا ایک بھی کینبرا تباہ نہیں ہوا تھا۔ اور اسی وجہ سے ہندوستانی عملے کے حوصلے بڑھ گئے تھے۔ اور اب وہ اپنے حملوں میں کچھ زیادہ ہی جارحانہ انداز اختیار کرنے لگے۔ حقیقت ہے کہ ایئر فیلڈ پر حملوں کے دوران پاک فضائیہ کی طیارہ شکن توپوں نے ایک بھی کینبرا کو نشانہ نہیں بنایا تھا۔ اس کی وجہ صرف یہ تھی کہ انڈین ایئر فورس کے طیارے عام طور پر ان توپوں کی زد سے باہر رہتے۔ سرگودھا کے مقابلے میں پشاور کے دفاع کے لیے صرف ایک چوتھائی طیارہ شکن توپیں نصب تھیں۔ شاید یہی وجہ ہے کہ ہندوستانی کینبرا طیاروں نے سرگودھا کے مقابلے میں پشاور پر زیادہ مؤثر توجہ دی لیکن ۱۴ ستمبر کو گرائے جانے والے چار ہزار پونڈ وزنی بم کے بعد اس ہوائی اڈے کو جو سب سے شدید نقصان پہنچا۔ وہ اگلی شب او۔سی کے فلائنگ آفس کی تباہی تھا۔ یہ دفتر خالی کر دیا گیا تھا لیکن بم اور عمارت کے ملبے کے ٹکڑوں نے قریب کھڑے ہوئے ایک بی۔۵۷ بمبار میں بھی سوراخ کر دیا۔ اور یہ طیارہ صرف ایک گھنٹے کے اندر مرمت کے بعد استعمال کے قابل بنا دیا گیا۔

۱۵ ستمبر کے ابتدائی لمحات میں سرگرم چند کینبرا طیاروں میں سے ایک پاک فضائیہ کے سیبر طیارے کی شبینہ کارروائی کا شکار بنا۔ اس واقعہ کا ذمہ دار پاکستانی ہوا باز جنگ کے آغاز میں غروب آفتاب کے وقت ہلواڑہ پر بدقسمت حملے سے زندہ بچ کر آنے والا واحد پائلٹ سیسل چوہدری تھا۔ فلائٹ لفٹیننٹ سیسل چوہدری نے اس معرکے کی روداد ان الفاظ میں بیان کی۔

"میں ۱۵ ستمبر کی شب بارہ بجکر ۲۰ منٹ پر سیکسر کے فلائٹ لفٹیننٹ فاروق کے کنٹرول میں رہتے ہوئے آنے والے ایک خاص ہدف کے لیے سرگودھا سے فضا میں بلند ہوا۔ یہ چاندنی سے روشن رات تھی اور مجھے اپنی زمینی طیارہ شکن توپوں کی زد سے باہر رہتے ہوئے دس ہزار فٹ کی بلندی پر اڈے کے اطراف چکر لگانے کی ہدایت کی گئی۔ اور جب میں دشمن کے طیارے کو تلاش کر رہا تھا۔ طیارہ شکن توپیں گرجنے لگیں۔ لیکن مجھے ایئر فیلڈ پر پھٹنے والے چند بموں کے علاوہ کچھ نظر نہ آیا۔ معمول کے مطابق ان بموں سے کوئی نقصان نہ پہنچا۔ جب کینبرا حملہ کرکے باہر نکلنے لگے تو مجھے رسالہ والا کے لینڈنگ اسٹرپ کی طرف مداخلت کے لیے جانے کی ہدایت کی گئی۔ میں چودہ ہزار فٹ پر پرواز کر رہا تھا۔ اور سیکسر نے مجھے بتایا کہ میرا ہدف گیارہ ہزار فٹ کی بلندی پر اٹھتا ہوا رسالہ والا پہنچ رہا ہے۔ مجھے راڈار پر ہدف کی جھپک کے مطابق ۹۰ درجے کی پوزیشن پر پہنچا دیا گیا۔ اس وقت ہم ۲۲ ہزار فٹ کی بلندی پر پہنچ چکے تھے۔

اور جب میں چاندنی کی روشنی میں کینبرا طیارے کو دیکھنے کی کوشش کر رہا تھا میں نے اپنی بلند ہونے کی رفتار کم کر دی تاکہ دشمن کے طیارے سے فاصلہ کم کرتے ہوئے اس کے نیچے ہی رہوں۔ سیکسر نے بتایا کہ میرا ہدف عین میرے آگے چار میل کے فاصلے پر ہے۔ اور جب فاصلہ نصف میل رہ گیا تو میں نے سیکسر سے کہا کہ ذرا پوزیشن چیک کرکے بتاؤ۔ کینبرا ۳۱ ہزار فٹ کی بلندی پر ۰.۶ میک کی رفتار سے جا رہا تھا جب کہ میں ۲۸ ہزار فٹ کی بلندی پر ۰.۸۷ میک کی رفتار سے بڑھ رہا تھا۔ زمین پر نمو داری بہتر تھی۔ نیچے لاہور، امرتسر اور دریائے بیاس صاف نظر آ رہے تھے۔ لیکن مجھے ابھی تک اپنا ہدف یا اس کے عقب میں بننے والی "دودھیا دھار" (بلند پرواز کے دوران طیارے کے انجن سے خارج ہونے والی آب آلود بھاپ سرد ہوا میں منجمد ہو کر دودھیا دھار کی شکل اختیار کر لیتی ہے) ابھی نظر نہیں آ رہی تھی۔ تب کنٹرول اسٹیشن نے مجھے خبردار کیا کہ فاصلہ صرف نصف میل کے قریب ہے۔

اور جیسے ہی میں نے آرام سے ۳۰ ہزار فٹ کی بلندی پر اٹھنا شروع کیا اور انفرا ریڈ یونٹ منقفل ہوا تو میزائل کا پہلا سر سنائی دیا۔ میں سمجھ رہا تھا کہ کینبرا بچ نکلنے کی کارروائی کرے گا۔ توقع تھی کہ وہ بائیں جانب غوطہ لگائے گا اور فرار کا راستہ اختیار کرے گا۔ لیکن جیسے ہی میں نے میزائل کا سر سنا آنکھ بند کرکے پہلا سائڈ ونڈر فائر کیا اور پھر نتائج کا انتظار کرنے لگا۔ لیکن یہ خود اپنے آپ تباہ ہو گیا اور مجھے معلوم ہو گیا کہ نشانہ خطا ہوا ہے۔ لیکن کنٹرول نے مجھے بتایا کہ بائیں طرف رخ بدلو اور نیچے آؤ۔ ہدف توقع کے مطابق فرار کا راستہ اختیار کر رہا تھا۔ ۲۹ ہزار فٹ پر مجھے میزائل سر کچھ بہتر سنائی دیا مگر ہدف اب بھی نظروں سے اوجھل تھا۔ اور جب میں نے اسٹار بورڈ ونگ کے نیچے سے دوسرا میزائل فائر کیا تو تین سیکنڈ تک اسے جاتے ہوئے دیکھتا رہا۔ پھر ایک مناسب سا دھماکہ ہوا۔ سیکسر نے اطلاع دی کہ ہدف بہت تیزی سے نیچے کی طرف جا رہا ہے اور ساتھ ہی مجھے خبردار کیا کہ میں اڈے سے بہت دور ہوتا جا رہا ہوں، تقریباً ۱۵۰ یا ۱۶۰ میل! اور دوسرے طیارے میری طرف بڑھ رہے ہیں۔ مجھے جوابی مداخلت کاری کی فکر نہیں تھی۔ کیونکہ مجھے علم تھا کہ انڈین ایئر فورس کے پاس رات کی کارروائی کے قابل لڑاکا طیارے نہیں ہیں۔ کنٹرول نے راڈار پر میرے ہدف کو نیچے آتے دیکھا۔ یہاں تک کہ یہ زمینی عکس میں کھو گیا۔ لیکن میں یہی دعویٰ کر سکتا ہوں کہ غالباً وہ تباہ ہو گیا تھا۔ اگلی صبح آل انڈیا ریڈیو نے تسلیم کیا کہ پاکستان کے مختلف ہوائی اڈوں کے خلاف رات کی کارروائی کرنے والے کینبرا طیاروں میں سے ایک لاپتہ ہے اور چونکہ اس سلسلے میں صرف میرا ہی دعویٰ تھا اس لیے مجھے ایک کینبرا تباہ کرنے کا اعزاز مل گیا۔ غالباً بلند سطح پر آکسیجن کی کمی کی وجہ سے یہ طیارہ نہ تو دھماکے سے پھٹا اور نہ ہی اس میں آگ لگی۔"

"میں نے طلوع آفتاب سے قبل ایک اور کارروائی میں بہت نیچی سطح پر ایک کینبرا کا تیس منٹ تک تعاقب کیا۔ جب بھی ہمارے راڈار نے مجھے اس کے عقب میں پہنچایا تو وہ کینبرا تیزی سے اپنا راستہ بدل لیتا۔ میرے خیال میں انڈین ایئر فورس کے کینبرا کی دُم پر خطرے سے آگاہ کرنے والا راڈار نصب ہے جو صرف اس وقت سرگرم ہوتا ہے جب کسی لڑاکا طیارے کا راڈار اس سے رابطہ میں آ جائے۔ غالباً اس ہوا باز کو اس کے زمینی راڈار سے مدد مل رہی تھی اس نے رسالہ والا کے ایئر اسٹرپ پر گولیاں برسائیں۔ پانچ میل دور اپنے بم پھینکے اور سمجھ لیا کہ اس نے بڑے کارنامے انجام دیئے ہیں۔"

یہ رات کے وقت سیبر طیارے کی واحد تصدیق شدہ کامیابی تھی۔ حالانکہ

اس کے علاوہ بھی کئی نامکمل معرکے ہوئے۔ مثال کے طور پر پشاور پر اسکواڈرن نمبر ۱۹ کے سیبر سائڈ ونڈر سے لیس ہو کر ہر رات فضائی دفاع کی کارروائیوں کے لیے فضا میں بلند ہوئے اور راڈار رہنمائی کے ساتھ، ہزار فٹ کی سطح پر ایئر فیلڈ کے اطراف گشت کرتے رہتے۔ صرف ایک موقع پر پشاور کا ایک سیبر دشمن کے اتنے قریب پہنچ پایا کہ اپنے جی اے آر ڈی میزائل سے وار کر سکے مگر اس کا کوئی نتیجہ نہ نکلا۔ اور ایک موقع پر انڈین ایئر فورس کے کینبرا نے پاک فضائیہ کے شبینہ لڑاکا طیارے پر جوابی گولیاں چلائیں۔ یہ ایف-۱۰۴ تھا جس کے پیٹ میں ۲۰ ایم ایم کی توپیں نصب تھیں۔ مگر ان سے کوئی فائدہ نہ ہوا۔

اس کے بعد ۱۵ ستمبر کو کینبرا نے دن کی روشنی میں اس وقت اپنی شکل دکھائی جب نیٹ لڑاکا طیاروں کی حفاظت میں ان بمباروں کی بڑی تعداد نے قصور کے علاقے میں پاک آرمی کے فوجی دستوں اور اجتماع پر بمباری کی۔ اس موقع پر پاک فضائیہ کی ایف-۸۶ فورس کا بڑا حصہ سیالکوٹ سیکٹر میں دشمن کی بکتر بند قوت کے خلاف بری فوج کی سخت امدادی کارروائیوں میں مصروف تھا۔ لیکن پھر بھی ہندوستانی بمبار قصور پر اتنی دیر نہ ٹھہرے کہ مداخلت کی کارروائی کو دعوت دیتے۔ اس کے بعد، ۲۱ ستمبر کے ابتدائی لمحات میں خراب نمودار ی کے دوران چھ کینبرا طیاروں کے سرگودھا پر غیر مؤثر حملے تک سکوت طاری رہا۔

رات کی کارروائیوں میں صرف ہندوستانیوں ہی کو تمام مشکلات کا سامنا نہیں تھا۔ ۷ ستمبر کو پشاور کے ایک ایف-۱۰۴ نے جسے فلائنگ آفیسر جی او عباسی اڑا رہے تھے، مداخلت کاری کی ایک کارروائی سے واپسی پر اپنے اڈے کو گرد و غبار کے طوفانی کمبل میں لپٹا ہوا پایا۔ اسٹار فائٹر کو رن وے پر رسائی کے لیے نسبتاً لمبی دوڑ کے ساتھ زیادہ قوت استعمال کرنا پڑتی ہے۔ فلائنگ آفیسر عباسی نے اس گھپ اندھیرے میں اپنے طیارے کو اتارنے کی کوشش کی اور رن وے سے آگے نکل گئے۔ ان کا طیارہ دو سو میل فی گھنٹہ کی بھرپور رفتار کے ساتھ کچی زمین پر جا کر الٹ گیا اور آگ کے گولے کی شکل میں پھٹ پڑا۔ خوش قسمتی سے طیارے کی تباہی سے پہلے ہی عباسی ایجکشن سیٹ کی پٹیوں میں لپٹے ہوئے اچھل کر باہر جا پڑے تھے اور صرف معمولی طور پر زخمی ہوئے۔

سرگودھا پر ہندوستانی طیاروں کے مسلسل حملوں کے نتیجے میں اسکواڈرن نمبر ۹ کو جلد ہی اپنا حساب چکانے کا موقع مل گیا۔ ۱۱ ستمبر کی رات کو ونگ کمانڈر جمال اے خان ایک ایف-۱۰۴ اڑا رہے تھے۔ ونگ کمانڈر جمال پہلے اسکواڈرن نمبر ۹ کی کمان کرتے تھے۔ جنگ کے آغاز کے وقت انہیں عملی کارروائیوں کے لیے اسٹاف کالج سے طلب کیا گیا تھا۔ انہوں نے ۴۲ ہزار فٹ کی بلندی پر ایک کینبرا کو جا لیا اور پاکستان کی سرحد کے اندر فاضلکا کے پاس دشمن کے اس بمبار کو اپنے سائڈ ونڈر سے نشانہ بنا کر مار گرایا۔ اس طیارے کا نیوی گیٹر بچ نکلنے میں ناکام رہا۔ لیکن اس کا پائلٹ فلائٹ لفٹیننٹ ایم ایم لومی ایجکٹ کر گیا۔ اور پاک آرمی کے دستوں کے جوانوں کے ہاتھوں گرفتار ہوا۔ اس نے اپنے اس ناکام مشن کے بارے میں تفصیلات بیان کیں۔

ایسا معلوم ہوتا ہے کہ ایندھن کی قلت کی وجہ سے اس نے اپنے اڈے پر پہنچنے کے لیے معمول سے پہلے ہی بلندی پر جانا شروع کر دیا تھا جس کی وجہ سے وہ ہندوستانی سرحد پر پہنچنے سے قبل ہی ایف-۱۰۴ کی زد میں آ گیا۔ کینبرا کی دُم پر وارننگ راڈار نصب تھا لیکن نیچی سطح پر پرواز کے دوران اس کا سوئچ بند کر دیا گیا تھا۔ کیونکہ نیچی سطح کی پرواز میں اس پر مسلسل زمینی عکس چمک رہا تھا۔ باہر نکلنے کے لیے بلند ہوتے ہوئے کینبرا کا پائلٹ راڈار کا سوئچ کھولنا بھول گیا اور اسی وجہ سے وہ اپنے قریب ایف-۱۰۴ کی موجودگی سے آگاہ نہ ہو سکا سیکٹر نے ونگ کمانڈر جمال کو اس کینبرا کے عقب میں لگا دیا۔ اور ایف-۱۰۴ نے جلد ہی ہدف کو اپنے راڈار پر دیکھ لیا اور جب فاصلہ ایک میل سے کچھ زیادہ رہ گیا تو انہوں نے اپنے ایک سائڈ ونڈر کو فائر کر دیا اور اسے کینبرا کے اسٹار بورڈ جیٹ انجن پر لگتے ہوئے دیکھا۔ وہ بتاتے ہیں۔

"اس وقت گھپ اندھیرا تھا۔ اور میں میزائل کے دھماکے کی چمک سے پہلے کینبرا کو دیکھ بھی نہ سکا تھا۔ یہ کینبرا نہ تو پھٹا اور نہ ہی اس میں آگ لگی غالباً اونچی سطح پر ہونے کی وجہ سے ایسا ہوا تھا لیکن یہ چکراتا ہوا نیچے گرنے لگا اور جب پندرہ ہزار فٹ کی بلندی پر پہنچا تو اس سے شعلے نکلنے لگے میں اس کے گرد اس وقت تک چکر لگاتا رہا جب تک کہ یہ زمین پر نہ جا گرا۔ میں خوش تھا۔ لیکن جب انڈین پائلٹ گرفتار ہوا تو اس کا خیال تھا کہ "یہ بڑی ناانصافی تھی"۔ لیکن اگر کوئی ناانصافی ہوئی تو وہ اس نیوی گیٹر کے ساتھ ہوئی تھی جس کے لیے بی (۱) ۵۸ میں — کوئی ایجکشن سیٹ فراہم نہیں کی گئی تھی اور وہ اپنی جان نہ بچا سکا۔ اپنی اس پوری مہم میں ہندوستانیوں کے پاس نمائش کے لیے اس کے علاوہ کچھ نہ تھا کہ انہوں نے ایک بی-۵۷ طیارے کو معمولی نقصان پہنچایا ایک رن وے پر شگاف ڈال دیئے۔ ایئر فیلڈ کی دو چھوٹی عمارتوں کو تباہ کر دیا۔ اور چند شہری ہلاک کر دیئے۔ لن متنازعہ نتائج کے لیے ہندوستانیوں کو جو نقصان اٹھانا پڑا وہ کبھی ظاہر نہیں کیا گیا۔ جنگ کے بعد ہندوستانی یہی دعویٰ کرتے رہے کہ کینبرا طیاروں کی دو سو پروازوں میں سے صرف ایک طیارہ دشمن کی جوابی کارروائی کے نتیجے میں واپس آنے میں ناکام رہا۔ لیکن اس سلسلے میں اگر پاک فضائیہ کے تجربے سے رہنمائی حاصل کی جائے تو ہندوستانی حملوں کے مقابلے میں حادثات سے ہونے والے نقصانات زیادہ رہے اور محتاط اندازے کے مطابق ہندوستان کو کم از کم چھ کینبرا طیاروں کا نقصان اٹھانا پڑا۔ یعنی شب خون میں مصروف انڈین بمبار فورس کا دس فیصد۔ ہندوستانی فضائیہ کے شب خون پر غالباً سب سے بہتر تبصرہ ایئر ہیڈ کوارٹر کے ایئر وائس مارشل یوسف کا ہے۔ وہ یاد کرتے ہوئے کہتے ہیں کہ رات کے وقت معرکہ آرائی میں سب سے بڑی رکاوٹ مکمل بلیک آؤٹ میں روشنی کے بغیر اطراف کی سڑکوں پر رواں ٹریفک تھا۔"

حالانکہ ۲۱ ستمبر کی رات کے بعد کینبرا ایک قوت کی شکل میں نظر نہیں

آئے۔ لیکن اسی دن انہوں نے لڑاکا محافظ طیاروں کی رہنمائی میں پوری قوت کے ساتھ پاک فضائیہ کے بدین راڈار اسٹیشن پر تباہ کن حملہ کیا۔ ایسا معلوم ہوتا ہے کہ ایک بار پھر پاک فضائیہ کو نیٹ طیاروں کی حفاظت میں آنے والے دشمن کی آمد کی پیشگی اطلاع نہ مل سکی اور حملہ آوروں کو کسی مداخلت کا سامنا نہیں کرنا پڑا۔ ہلکی طیارہ شکن توپوں کے معمولی فائر کی دھمکی کو نظر انداز کرتے ہوئے کینبرا طیاروں نے ۴ ہزار پونڈ کے بموں، راکٹوں اور ۲۰ ایم ایم کی گن سے بدین کی تنصیبات پر حملہ کرتے ہوئے قریبی دیہات پر گولیاں برسائیں۔

نیچی سطح پر تیز رفتاری کے ساتھ کینبرا طیاروں نے پانچ یا چھ منٹ کے اندر بدین کے ایف پی ایس ۶ راڈار کو مکمل طور پر تباہ کر دیا لیکن اس سے بڑا ایف پی ایس ۲۰ راڈار پوری طرح کام کرتا رہا۔ اگر بدین پر گرنے والے بموں میں سے نصف بم پھٹنے میں ناکام نہ رہتے تو نقصان اس سے بھی کہیں زیادہ ہوتا۔ یہ ہندوستانی کینبرا طیاروں کی بڑی کامیابی تھی اور خاص طور پر اس لیے بھی اہم تھی کہ حملہ آوروں نے کوئی نقصان اٹھائے بغیر یہ مشن مکمل کیا۔ لیکن اس سلسلے میں یہ سوال اب بھی باعثِ حیرت ہے کہ معرکہ آرائی کے اہم علاقے سے دور جنوب میں واقع بدین کو جس نے فضائی جنگ میں نسبتاً کم اہم کردار ادا کیا تھا۔ پاک فضائیہ کے مرکزی راڈار اسٹیشن سیکسر کے مقابلے میں کیوں اتنی اہم توجہ کا مستحق سمجھا گیا۔ ممکن ہے کہ یہ وضاحت ذلت آمیز نظر آئے مگر سندھ کے دور دراز علاقے میں واقع بدین ۱۱۰ میل دور ماری پور ہی سے سیبر ایف۔ ۸۶ طیاروں کو اپنی مدد کے لیے طلب کر سکتا تھا جب کہ سیکسر پر پہنچنے کے لیے ہندوستانیوں کو سرگودھا کے "بھڑ" کے چھتے سے گزرنا پڑتا۔

■■■

امرتسر راڈار کا معرکہ

اسکواڈرن لیڈر منیر الدین احمد کو پاک فضائیہ میں منیر کے نام سے پکارا جاتا تھا۔ وہ اپنی فضائیہ کے مقبول ترین افسروں میں سے ایک تھے۔ ۱۹۶۵ء میں نسبتاً فربہ جسامت، سفیدی مائل سیاہ بالوں اور من موجی طبیعت کی بنا پر نوجوان ہوابازوں کے درمیان انہیں "بزرگوار" کا درجہ حاصل تھا۔ لیکن منیر نے تیز رفتاری کا وہ ریکارڈ قائم کیا کہ انتہائی چاق و چوبند افراد بھی ان کا مقابلہ نہ کر پائے۔ سرگودھا میں ونگ آپریشن آفیسر کی حیثیت سے منیر کو حربی پروازوں میں شرکت کی ضرورت نہیں تھی اور کچھ ہونہ ہو ان کی لاتعداد انتظامی ذمہ داریاں ان کی صلاحیتوں کو فنا کر ڈالنے کے لئے کافی تھیں لیکن اپنی خاندانی روایت کے مطابق ان کا سب سے بڑا شوق پرواز تھا اور انہوں نے کسی نہ کسی طرح اپنے لئے دن میں ایک اور کبھی کبھی دو حربی پروازوں کا موقع حاصل کر ہی لیا۔

منیر کے بارے میں پاک فضائیہ میں بہت سے قصے مشہور ہیں۔ اپنی روایتی ہکلاہٹ کی وجہ سے وہ پرواز کے لئے ناموزوں سمجھے جاتے تھے اور یہ ہکلاہٹ ان کے بڑھتے ہوئے جوش کے ساتھ کچھ زیادہ ہی شدید ہو جاتی تھی۔ جنگ کے بالکل ابتدائی دنوں ہی میں جب ان کے ایف۔۸۶ سیکشن کا چھمب کے علاقے میں کچھ عجیب حالات میں انڈین ایئر فورس کے مگ۔۲۱ سے سامنا ہو گیا تو منیر ان مگ۔۲۱ لڑاکا طیاروں میں سے ایک کے اتنے قریب جا پہنچے کہ وہ اس کے بڑے بازو کو ہاتھ لگا سکتے تھے۔ اور جیسے ہی مگ راستے سے ہٹا تو وہ اس کے پیٹ کی تفصیلات بھی دیکھ سکتے تھے۔ انہوں نے اس مگ کے بارے میں اپنے آرٹی پر آواز دے کر ہکلاتے ہوئے کہا "خ۔خ۔خدا کی ق۔ق۔قسم اس نے تو مجھے دبوچ ہی لیا تھا۔" ترقی کے امتحانات کے بارے میں بھی اسکواڈرن لیڈر منیر کامیابی کے لئے کچھ زیادہ بہتر ظاہر نہ کر پائے لیکن ان کے پاس شیر کا دل تھا اور ان کا عزم "بس یوں کہئے جونک کی طرح پیوست ہو جانے والا۔" انہوں نے فضائی دفاعی معرکوں اور قریبی تحفظ کی کارروائیوں میں حصہ لیا۔ لیکن لاہور سے کچھ دور سرحد کے پار امرتسر راڈار اسٹیشن کے بارے میں ان کے ذہن میں ایک جنون طاری تھا۔ اس بڑی تنصیب کو تباہ کرنے کے بارے میں ان کی کیفیت اتنی شدید تھی کہ سرگودھا میں لوگ امرتسر راڈار کو منیر کا راڈار کہتے تھے۔

امرتسر راڈار جسے پاک فضائیہ "ٹارگیٹ الفا" کے نام سے پکارتی تھی بلاشبہ شروع ہی سے ایک اہم ہدف تھا۔ اس لئے کہ یہ انڈین ایئر فورس کے لڑاکا طیاروں کی رہنمائی کرنے کے علاوہ ہندوستانی فضائی دفاع کے نظام کو حملوں کی پیشگی اطلاع بھی بہم پہنچاتا تھا۔ اور فضا میں پاکستانی طیاروں کی نقل و حرکت پر نظر رکھنے کی وجہ سے یہ اکثر ایف۔۸۶ کے مقابلے میں نیٹ اور ہنٹر طیاروں کو ان کی تیز رفتاری اور بہتر کارکردگی کی بنا پر معرکے سے بچ نکلنے کے قابل بنا دیتا تھا۔ انڈین ایئر فورس کو احساس تھا کہ امرتسر راڈار بہت ہی نازک دفاعی پوزیشن پر واقع ہے۔ اسی وجہ سے اس راڈار کے وقوع کا سخت ترین دفاع کرنے کے لئے اس کے اطراف چند میل کے دائرے کی شکل میں طیارہ شکن توپیں نصب تھیں۔ اور ہندوستان کے ایئر فیلڈ پٹھانکوٹ، آدم پور اور ہلواڑہ بھی امرتسر کے اطراف ہی واقع تھے۔ لیکن اس سے کہیں زیادہ موثر دفاع ہندوستان کے ٹائپ ۳۰ راڈار سے فراہم ہوتا تھا جو پاک فضائیہ کو امرتسر راڈار کا صحیح وقوع معلوم کرنے سے روک سکتا تھا اور صحیح وقوع کا تعین پاک فضائیہ کے حملے کے لئے انتہائی ضروری اور بنیادی طرز کا مسئلہ تھا۔

پاک فضائیہ کے راڈار کے مقابلے میں انڈین ایئر فورس کا یہ راڈار کسی طے شدہ مقام پر محدود نہیں تھا۔ اس کی بڑی لوہے کی جالی اور تھال کی شکل کے ایریل پاک فضائیہ کے ایف پی ایس۔۲۰ کے بڑے گنبدوں کے مقابلے میں آسانی سے چھپائے

اسکواڈرن لیڈر منیرالدین احمد جو پاک فضائیہ میں منیرؔ کے نام سے پہچانے جاتے تھے ایک بہت ہی مقبول افسر تھے۔ وہ امرتسر راڈار پر حملہ کرتے ہوئے اس وقت ہلاک ہو گئے، جب ان کا ایف ۔۸۶ ایف سیبر زمینی فائر کا نشانہ بنا۔ انہیں بعد از شہادت ستارۂ جراُت عطا کیا گیا۔

۱۱ ستمبر کو امرتسر راڈار پر حملہ کرنے والے چار سیبر ہوابازوں میں سے بچ کر آنے والے تین پائلٹ اپنی کارروائی کی تکمیل سے واپسی پر۔ دائیں سے بائیں فلائٹ لفٹیننٹ ڈسیس چوہدری، ونگ کمانڈر (اب ایئر مارشل اور پاک فضائیہ کے کمانڈر انچیف انور شمیم) اور فلائٹ لفٹیننٹ امتیاز بھٹی۔ عقب میں دھوئیں سے سیاہ ہو جانے والی سیبر کی گن پینل نظر آ رہی ہے۔

پاک فضائیہ کے الیکٹرونک انٹیلیجنس آلات استعمال کرنے کے ماہر اسکواڈرن لیڈر محمد اقبال، جنہیں ان کے نیوی گیٹر کے ساتھ پاک آرمی کے طیارہ شکن توپچیوں نے اس وقت غلطی سے مار گرایا جب وہ امرتسر راڈار پر حملے سے قبل اسکواڈرن نمبر ۲۴ کے ایک آر بی ۵۷ بی سے حملے کی مشق کر رہے تھے۔

جا سکتے تھے۔ یکم ستمبر سے ۲۲ ستمبر تک پشاور کے اسکواڈرن نمبر ۲۴ کے دو نوں آر بی ۵۷ اور ایک آر بی ۵۷ ایف نے امرتسر راڈار کے صحیح وقوع کی تلاش میں ۴۸ سے زائد پروازیں کیں۔ ان طیاروں کے خصوصی تربیت یافتہ عملے نے اپنے الیکٹرونک انٹیلیجنس آلات پر آر ایف گفتگو سن کر دشمن کی راڈار تنصیبات کا محلِ وقوع معلوم کرنے کی کوشش کی۔ اس کوشش میں جموں اور فیروزپور راڈار کی تلاش بھی شامل تھی۔ اس مقصد کے لئے اسکواڈرن ۲۴ کے طیاروں کو بین الاقوامی سرحد کے پار ۸۰ میل کے اندر تک پرواز کرنا پڑتی تھی۔ صحیح نتائج حاصل کرنے کے لئے اکثر آر بی ۵۷ کو ہدف کے عین اوپر ہندوستانی ہلکی طیارہ شکن توپوں کی زد میں آ کر ۶ ہزار فٹ کی بلندی پر بھی پرواز کرنا پڑتی۔

۶ ستمبر کو امرتسر راڈار پر پہلے ناکام حملے کے بعد جس میں ایک ایلیمینیٹ طیارے نے ہدف کے اوپر اپنے راڈار کا انٹینا توڑ لیا — اور دوسرا ہندوستانی طیارہ شکن توپوں کے فائر سے اپنا ایک انجن ضائع کر بیٹھا تھا۔ اگلی کارروائی ۷ ستمبر کو کی گئی جب "الفا راڈار" کے محلِ وقوع کی تلاش کے لئے جائزہ فوٹوگراف کا طریقہ استعمال کیا گیا کسی حفاظتی نگرانی کے بغیر اسکواڈرن نمبر ۲۰ کے لاک ہیڈ آر ٹی ۳۳ نیچی سطح پر پرواز کے ساتھ اس مقصد کے لئے استعمال کئے گئے۔ اور "فش آئل" کے وقوع کی تلاش کے لئے ان کی کوشش کے نتائج بہتر ہی رہے۔ تلاش کئے جانے والے اس راڈار کی صدائے شناخت "فش آئل" ہی تھی۔

اس جاسوسی کے نتیجے میں پہلا حملہ ۹ ستمبر کو ہوا جب کمانڈر انچیف کی طرف سے منظور بریفنگ کے بعد سرگودھا کے ۴ سیبر سرحد کے اس پار خراب نموداری کے باوجود امرتسر راڈار کے وقوع پر بڑے ڈرم جیسی والے نیپام بم پھینکنے کے لئے ۱۵ منٹ کے سفر پر روانہ ہوئے۔ خراب موسم کے باوجود یہ سیبر اپنے نقطۂ شناخت سے راستہ متعین کرنے کے بعد امرتسر کمپلیکس کے ایک حصے کے اوپر پہنچ گئے۔ ان سیبر طیاروں کی نیوی گیشن کی صحت کی تصدیق ہدف کے علاقے میں پیش آنے والی طیارہ شکن توپوں کی شدید آتش بازی سے ہو گئی۔ اس کارروائی کی قیادت فلائٹ لیفٹیننٹ بھٹی کر رہے تھے جنہوں نے سائٹ کے قریب صرف ایک ہی طرف اپنے نیپام بم گرا دئے۔ ان کے نمبر ۲ انتہائی جوشیلے منیر نے درسی کتب کے انداز میں حملے کے لئے سائٹ کے اوپر اپنا طیارہ بلند کیا لیکن گہری دھند کی وجہ سے ہدف سے ان کا بصری رابطہ منقطع ہو گیا اور سکیسر کی طرف سے یہ وارننگ ملتے ہی کہ انڈین ایئر فورس کے بہت سے طیارے قریبی ہوائی اڈوں سے اس مقام کی سمت دوڑ رہے ہیں یہ حملہ ختم کر دیا گیا اور نیچی سطح پر علاقے سے باہر نکلتے ہوئے اڈے پر واپس آنے سے پہلے سیبر طیاروں نے اپنے نیپام بم بے ضرر انداز میں ہندوستان کے کھلے علاقے میں پھینک دیئے۔

اگلے دن یعنی ۱۰ ستمبر کو پاک فضائیہ نے دو ایف ۱۰۴ کی نگرانی میں ۱۲ ایف ۸۶ طیاروں سے امرتسر پر مزید دو حملے کئے۔ ان حملوں کے لئے جن میں پہلے ۴ ایف ۸۶ نے دو ایف ۱۰۴ کی حفاظت میں اور پھر مزید چار ایف ۸۶ نے جن کے اوپر مزید ۴ ایف ۸۶ سایہ فگن تھے حملہ کیا۔ ان طیاروں کا اسلحہ ۵، ۲۰ انچ کے راکٹ تھے۔ لیکن جلد ہی معلوم ہو گیا کہ طیاروں کی پہلی ٹولی کے حملے سے اٹھنے والے گرد، دھوئیں اور ملبے نے نموداری کو اس حد تک متاثر کیا کہ بعد میں آنے والے ہوابازوں کے لئے ہدف کا ٹھیک ٹھیک نشانہ لینا تقریباً ناممکن ہو گیا۔ اس تنصیب کو کچھ نقصان پہنچا مگر پاک فضائیہ کی بدقسمتی سے "فش آئل" کی گونج پھر فضا میں سنائی دینے لگی۔

لیکن آخر کار "الفا" کے جائے وقوع کا علم کسی نہ کسی طرح ہو ہی گیا اور سرگودھا کے سیبر پھر ۱۱ ستمبر کو اس پر حملے کے لئے پابند کئے گئے۔ نیپام اور راکٹ کے استعمال کو مسترد کر دینے کے بعد اس بار سیبر طیاروں نے راڈار کے خلاف ٹھیک ٹھیک نشانہ بازی سے کچھ بہتر نتائج کی توقع کے ساتھ اور مؤثر ضربی صلاحیت کے لئے ۵۰۰ انچ والی مشین گن استعمال کرنے کا فیصلہ کیا۔ کمانڈر انچیف نے اس مرحلے پر بموں کے استعمال کو مسترد کر دیا تھا۔ اس لئے کہ راڈار امرتسر شہر کے بہت قریب واقع تھا اور بموں کے استعمال سے شہری آبادی کو جانی اور مالی نقصان پہنچ سکتا تھا۔ پاک فضائیہ کے بہت سے ہوابازوں کی طرح سیسل چوہدری کا بھی یہی خیال تھا کہ امرتسر راڈار پر غوطہ لگا کر بم مارنے کا طریقہ ہی مناسب جواب ہے۔ وہ یہ بھی یقین دلانے کو تیار تھے کہ چار سیبر طیارے ۲۰۰ مربع گز علاقے کے اندر ایک ایک ہزار پونڈ کے ۸ بم گرا سکتے ہیں۔ لیکن کمانڈر انچیف شہری چھاؤنی کے علاقے میں ایک بم کا خطرہ بھی مول لینے کو تیار نہ تھے۔

سرگودھا کے نمبر ۳۲ اسٹرائک ونگ کے ہوابازوں کا ایک گروپ ستمبر ۱۹۶۵ء کی جنگ کے دوران حملے کے لیے ہدایات سُن رہا ہے۔

۱۱ ستمبر کو حملے کے لیے دو ایف ۱۰۴ کی حفاظت میں ونگ کمانڈر انور شمیم (حال ایئر مارشل) کی قیادت میں ۴ سیبر تعینات کئے گئے۔ ان کی بریفنگ میں نمبر ۳ کی حیثیت سے فلائٹ لیفٹیننٹ بھٹی، نمبر ۴ کی حیثیت میں فلائٹ لیفٹیننٹ سیسل چوہدری نے شرکت کی اور جب ونگ آفیسر نمبر ۲ کے بارے میں سوال ہوا تو تازہ استری کی ہوئی یونیفارم میں وہاں پہنچنے والے منیر نے جواب دیا کہ مہربانی فرما کر فلائٹ لیفٹیننٹ سراج نے اس مہم سے علیحدہ ہونے پر رضامندی ظاہر کردی ہے تاکہ ان کی جگہ آپریشن آفیسر لے سکیں۔ ونگ کمانڈر شمیم نے سرِ تسلیم خم کرتے ہوئے اپنی بریفنگ مکمل کی اور ۴ سیبر طیارے صبح آٹھ بجے نیچی سطح پر پرواز کے ساتھ نصف گھنٹے کے دورے پر امرتسر روانہ ہوئے۔

معمول کے مطابق گرد و غبار سے چھائی ہوئی دھند کی وجہ سے نمود اری خراب تھی۔ فلائٹ لیفٹیننٹ بھٹی نے جو اس مشن کے لئے نیوی گیشن کے فرائض بھی انجام دے رہے تھے۔ سیبر طیاروں کو نیچی پرواز پر صحیح راستہ دکھاتے ہوئے امرتسر پہنچا دیا۔ ہدف کی شناخت میں ہندوستانی طیارہ شکن توپوں کی فائرنگ سے کچھ مدد مل گئی۔ یہ فائرنگ حملے کے لئے سیبر طیاروں کے بلند ہونے سے پہلے ہی شروع ہو گئی تھی۔ منصوبے کے مطابق فلائٹ لیفٹیننٹ بھٹی اور سیسل چوہدری نے ۶ ہزار فٹ کی بلندی پر جانا شروع کر دیا تاکہ حملہ کرنے والے سیبر طیاروں کے اوپر تحفظ فراہم کر سکیں اور ہندوستانی طیارہ شکن توپوں کی فائرنگ کو اپنی طرف متوجہ کر لیں۔ اس کے ساتھ ہی دو ایف۔۱۰۴ ان سے بھی اوپر چکر لگا رہے تھے تاکہ کارروائی میں مداخلت کرنے والے ہندوستانی طیاروں کو روکا جا سکے۔

اور جب سیبر کی پہلی جوڑی نے بلند ہونا شروع کیا تو فلائٹ لیفٹیننٹ بھٹی نے آر ٹی پر آواز دی۔ "ہدف ٹھیک بائیں ہاتھ کی سیدھ میں" ونگ کمانڈر شمیم کا جواب آیا: "قائد اور نمبر ۲ بلند ہو رہے ہیں اور اس وقت تک ہدف کا علاقہ طیارہ شکن توپوں کے گولوں اور روشنی سے حقیقی جہنم بن چکا تھا اور صرف چند سیکنڈ میں آر ٹی پر پھر آواز آئی۔ "نمبر ۲ پر وار ہو گیا۔" فلائٹ لیفٹیننٹ بھٹی نے بعد میں اس مشن کے بارے میں بتایا۔

"نمبر ۲ منیر ہی تھا لیکن آر ٹی پر ان کی آواز پُرسکون اور دھیمی تھی۔ جب میں نے نیچے دیکھا اس جگہ جہاں ان کا سیبر چھپا تھا آگ کے تین گولے فضا میں اچھل رہے تھے۔ شاید کسی بھاری طیارہ شکن توپ کا گولہ سیدھا ان کے طیارے پر لگا تھا اور ان کو ایجیکٹ کرنے کا موقع بھی نہ مل سکا، جلتے ہوئے طیارے کا ملبہ امرتسر شہر کے مشرقی حصے کے باہر گرا اور اسی شام ہندوستانیوں نے اطلاع دی کہ منیر ملبے میں بے جان پایا گیا۔"

پاک فضائیہ کے بمبار ونگ کے چار مارٹن بی ۵۷ طیاروں نے آخر کار دن کی روشنی میں امرتسر راڈار کے خلاف غوطہ مار بمباری کے ذریعے کامیاب حملہ مکمل کر لیا۔ یہ طیارے طیارہ شکن توپوں کی شدید بمباری کے باوجود کسی نقصان کے بغیر اڈے پر واپس پہنچ گئے۔ اس کارروائی کے بعد ایک بی۔۵۷ طیارہ رن وے پر اتر رہا ہے۔

- منیر کی موت اور توپوں کی آتش بازی سے ہراساں ہوئے بغیر ونگ کمانڈر شمیم نے اپنی ۵۰۔ انچ دہانے والی مشین گن سے راڈار کے ایریل پر گولیوں کی طویل بوچھاڑ سے حملہ مکمل کر لیا۔ بھٹی نے آواز دے کر کہا۔ "مجھے بھی تو موقع دیجئے۔" اور پھر نیچی پرواز کے ساتھ باہر نکلنے سے پہلے بقیہ دو سیبر بھی راڈار پر اپنی تمام گولیاں صرف کرنے کے لئے نیچے آگئے۔ جنگ کے دوران اپنی نویں حربی پرواز میں منیر کی موت کا صدمہ سرگودھا اور پوری پاک فضائیہ میں شدت سے محسوس کیا گیا۔ وہ اب بھی منیر کو سرتاپا پیشہ ور ہوا باز کہہ کر یاد کرتے ہیں لیکن منیر کی جرأت اور ولولہ انگیزی کے اعتراف کے طور پر انہیں بعد از مرگ ستارۂ جرأت عطا کیا گیا۔ پہلی بار امرتسر راڈار کئی گھنٹے تک خاموش رہا اور بعد میں بھی کچھ عرصے تک اس کی آواز فضا میں سنی نہ جاسکی۔ اس کے باوجود پاک فضائیہ نے اس حملے کو فیصلہ کن تسلیم نہ کیا اور اب یہ سمجھ لیا گیا کہ امرتسر چھاؤنی کی شہری جائیداد اور آبادی کو لاحق خطرے کے باوجود بمباری ہی وہ واحد ذریعہ ہے جس سے دشمن کے راڈار سائٹ کو شدید یا زیادہ دیرپا قسم کا نقصان پہنچایا جاسکتا ہے۔ بہترین نشانہ بازی کے لئے یہ سوچا گیا کہ خصوصی آلات سے لیس ایک آر بی ۵۷ بمباری کرنے والی فارمیشن کی راڈار کے جائے وقوع تک رہنمائی کرے گا۔ ۱۱ ستمبر کو پاک فضائیہ کے ایلیٹ ماہر اسکواڈرن نمبر ۲۴ کے اسکواڈرن لیڈر ایم اقبال ایک آر بی۔ ۵۷ پر ہلواڑہ میں واقع اسکواڈرن نمبر ۲۳۰ کے ایک موبائل راڈار کو "ہدف" بنا کر مشق کر رہے تھے۔ نیچی پرواز کی رسائی کے دوران راہوالی پر تعینات پاک آرمی کے عملے نے ان کے طیارے کو دشمن کا کینبرا سمجھ کر اپنی ۲۵ انچ کی گن سے مار گرایا۔ اسکواڈرن لیڈر اقبال اور ان کے نیوی گیٹر فلائٹ لیفٹیننٹ سیف اللہ لودھی کی موت اور خصوصی آلات سے لیس پاک فضائیہ کے تین آر بی۔ ۵۷ طیاروں میں سے ایک کا بے مقصد نقصان اس جنگ کا ایسا سانحہ تھا جس سے بچا جاسکتا تھا۔ بشرطیکہ پاک آرمی کے توپچیوں کو اس مشقی پرواز کے بارے میں مطلع کر دیا گیا ہوتا۔

اس لئے ۱۲ ستمبر کو امرتسر راڈار پر حملہ ایلینٹ کے تعاون کے بغیر کرنا پڑا۔ لیکن صرف دن کے وقت حملے سے صحیح نتائج کی توقع کی جاسکتی تھی۔ فلائٹ لیفٹیننٹ بھٹی کی قیادت میں ۴ ایف ۸۶ اور دو ایف ۱۰۴ کی حفاظت کے باوجود دن کی روشنی میں ۴ بی۔ ۵۷ طیاروں کو دشمن کی مداخلت سے محفوظ رکھنا ایک نازک مسئلہ تھا۔ خاص طور پر اس لئے بھی کہ ہدف ہندوستانی سرحد کے اندر بہت ہی قریب واقع تھا۔ اس لئے مزید حفاظتی اقدام کے طور پر ساعت ہدف غروب آفتاب کے وقت پر مقرر کی گئی۔ اور ساتھ ہی جگنا نوالہ پر ۱۰ طیاروں کے حملے کا وقت بھی ۵ بجکر ۱۵ منٹ شام مقرر کیا گیا۔

اس موقع پر امرتسر پر حملے کے لئے بریفنگ خود کمانڈر انچیف ایئر مارشل نور خاں نے کی۔ انہوں نے ٹھیک ٹھیک نشانہ بازی پر زور دیتے ہوئے کہا کہ ہدف کو بھرپور نقصان پہنچانے کے ساتھ ساتھ پڑوس کے کنٹونمنٹ میں شہری علاقے کو نقصان پہنچانے سے گریز بھی کرنا ہے۔ اس بار حملہ منصوبے کے عین مطابق رہا۔ پاکستان سے نیچی پرواز کی رسائی کے ساتھ ونگ کمانڈر لطیف کی قیادت میں بی۔ ۵۷ کی فارمیشن حملے کی ہدایات کے مطابق طیارہ شکن توپوں کی زد سے باہر ۹ ہزار فٹ کی بلندی پر جا پہنچی تاکہ ہدف پر غوطہ مار کر بمباری کی جاسکے۔ ہر ایک بی۔ ۵۷ طیارے نے اپنا ۴ ہزار پونڈ کا پورا وزن ہدف کے علاقے میں گرا دیا۔ طیارہ شکن توپوں کی شدید گولہ باری کے باوجود تمام طیارے بحفاظت واپس لوٹ آئے۔ ایک بار پھر کمانڈر انچیف ہی نے حملے کی روئیداد سنی اور بی ۵۷ کے عملے کو کامیاب کارروائی پر مبارکباد پیش کی۔

پاک فضائیہ کے ایک ہزار پونڈ والے بموں سے پہنچنے والے بھاری

نقصان کی وجہ سے اس بار تو "فش آئل" نے واقعی نشریات بند کر دیں۔ اگلے دن (۱۳ ستمبر) جائزہ فوٹو گراف سے پتہ چلا کہ راڈار کا سائٹ خالی کر دیا گیا ہے۔

اسکواڈرن نمبر ۹ کے دو غیر مسلح دو نشستوں والے تربیتی ایف ۱۰۴ بی اسٹار فائٹر کو عقبی کاک پٹ میں ہاتھوں میں سنبھالے جانے والے ایک کیمرے کے ساتھ دشمن کی حالت کا اندازہ کرنے کے لئے جائزہ مشن پر تعینات کیا گیا۔ اس طیارے کو فلائٹ لیفٹیننٹ آفتاب عالم اڑا رہے تھے اور اسکواڈرن لیڈر مڈلکوٹ ان کے ساتھ کیمرہ سنبھالے ہوئے تھے۔

تیز رفتار (۶۰۰ ناٹ) کی پرواز کے ساتھ تقریباً ۳ ہزار فٹ کی بلندی پر اڑتا ہوا یہ ایف ۱۰۴ بی طیارہ شکن توپوں کے فائر اور مداخلت کار طیاروں سے تو بچ نکلا مگر اس کا واحد مسئلہ ہدف کے اوپر رُخ موڑتے وقت ابھرنے والی قوتِ ثقل میں بھاری کیمرہ (جو عام طور پر طیارے پر نصب ہوتا ہے) ہاتھوں سے سنبھالنا تھا۔ لیکن ایف ۱۰۴ بی نے اس پرواز میں سرگودھا واپس آنے سے پہلے آدم پور کی بھی کچھ تصاویر حاصل کر لیں۔

پاک فضائیہ نے حملوں سے امرتسر راڈار کو نقصان پہنچانے اور دوسرے مقام تک ہٹانے کے دوہرے نتائج حاصل کئے۔ حالانکہ نقل مکانی کے بعد جلد ہی "فش آئل" نے دوبارہ کاروبار شروع کر دیا لیکن اسے اپنی اطلاعات کو پہلے کی طرح قابلِ اعتبار بنانے کے لئے اپنے دائرۂ عمل کا صحیح تعین حاصل کرنا تھا اور جنگ کے زمانے میں اس قسم کا تعین آسانی سے دستیاب نہیں ہوتا ہے۔ اس امر پہ یقین کرنے کے لئے کافی وجوہات ہیں کہ ۱۳ ستمبر کے بعد امرتسر راڈار کی اطلاعات کی تشریح میں خامیوں سے انڈین ایئر فورس کے پائلٹوں کو خاصی الجھن کا سامنا کرنا پڑا ـــ!

ایسا ظاہر ہوتا ہے کہ ہندوستانی ہوا باز ۱۲ ستمبر کے بعد فش آئل پر اپنا کچھ اعتماد گنوا بیٹھے تھے۔ لیکن کیونکہ امرتسر راڈار دوبارہ کاروبار میں واپس آ گیا تھا۔ اس لئے پاک فضائیہ اس اہم ہدف کے خلاف اپنے حملے دوبارہ شروع کرنے پہ مجبور تھی۔ اگلے چند دنوں میں باقی بچنے والے ایلیمنٹ بی۔۵۷ طیاروں نے اس راڈار کے نئے جائے وقوع کا تعین کرنے کے لئے کئی کارروائیاں کیں اور ایک یا دو ممکنہ مقامات کی طرف اشارہ بھی کیا۔ ان مقامات کا فوٹو جائزہ بھی لیا گیا لیکن انڈین ایئر فورس نے راڈار کے ایریل چھپانے کی بہت اچھی کوشش کی تھی جو نظر ہی نہ آئے۔

حقیقت میں جہاں تک پاک فضائیہ کا تعلق ہے۔ ۱۲ ستمبر کو بی۔۵۷ کے حملوں نے امرتسر راڈار کی جنگ کو آخری نہج پہ پہنچا دیا تھا۔ اس لئے "فش آئل" کے خلاف مزید کارروائی نہیں کی گئی۔ ۱۸ یا ۱۹ ستمبر کو بی۔۵۷ کے ونگ لیڈر نے ایک ایف ۱۰۴ بی کی عقبی نشست پہ بیٹھ کر راڈار کے سائٹ کو آنکھوں سے دیکھنے کی کوشش میں امرتسر کا دورہ کیا۔ تاکہ اس پہ مزید بمباری کی جا سکے۔ مگر کئی وجوہات کی بنا پر یہ حملے نہ ہو سکے۔ کچھ بھی ہو معرکہ امرتسر نے پاک فضائیہ کو اپنے بموں کے ٹھیک ٹھیک استعمال کی اہمیت کا سبق ضرور پڑھا دیا اور اب اس پہ زیادہ توجہ دی جا رہی ہے۔

جموں اور فیروز پور میں واقع مزید دو جی سی آئی اور پیشگی اطلاع دینے والے اسٹیشن بھی پاک فضائیہ کی فہرست اہداف میں نمایاں تھے مگر اب تک حملوں سے بچے ہوئے تھے۔ ۱۴/۱۵ ستمبر کی رات کو فیروز پور پاک آرمی کے توپخانے کے حوالے کر دیا گیا لیکن اس کے کوئی نتائج سامنے نہیں آئے۔ اسلئے ۱۹ ستمبر کو ان دونوں راڈار تنصیبات پہ حملے کے لئے پشاور اور سرگودھا سے چار چار سیبر طیاروں کے سیکشن تعینات ہوئے لیکن جب پتہ چلا کہ فیروز پور کا جی سی آئی وہاں سے ہٹا دیا گیا ہے تو راکٹ اور گن سے حملہ ترک کرنا پڑا۔

جموں راڈار پہ پشاور کے اسکواڈرن نمبر ۱۹ کے جوشیلے نوزی حیدر کی قیادت میں ۴ ایف ۸۶ طیاروں نے غوطہ مار بمباری کے طریقے پر حملہ کیا اس اسکواڈرن نے اپنے بازوؤں کے نیچے ہزار ہزار پونڈ کے بم لے کر اس طرح کے حملوں کی مشق کی تھی۔ حالانکہ اس کارروائی کے بارے میں کچھ تشویش تھی اس سے بمباری کے بہتر نتائج حاصل ہونے کی توقع بھی تھی۔ انڈین ایئر فورس کے جموں اڈے سے دو یا تین میل پر واقع اور پٹھانکوٹ کے مگ۔۲۱ اڈے کے قریب اس چھوٹے اور مخصوص ہدف کے لئے یہ طریقہ کار لازمی تھا۔

اس ہدف کے فاصلے کے پیشِ نظر سیبر طیاروں کو اپنے بازوؤں کے نیچے ایندھن کے فاضل ٹینک لے کر پرواز کرنا پڑی اور جیسے ہی سیبر طیارے اپنے ہدف کے اوپر بلند ہوئے انہوں نے آر ٹی پر پٹھانکوٹ سے ہندوستانی فضائیہ کے طیاروں کی پرواز کے احکامات سنے۔ سیبر طیاروں کو غوطہ مار بمباری کے لئے نصف انداز میں لڑھکتے ہوئے ہدف کے علاقے میں داخل ہو کر تیز رفتاری پر قابو رکھتے ہوئے طیارے کو نیچے غوطہ دے کر باہر نکلنا تھا اور کمانڈر انچیف کی ہدایت کے مطابق یہ سب کچھ طیارہ شکن توپوں کی زد میں سے باہر رہتے ہوئے کرنا تھا۔ ہدف پہ بلندی کی اس پابندی کی ہوا بازوں نے بڑی آزادی سے خود ہی تشریح کر ڈالی اور اس میں سے زیادہ تر نے اپنے حملے میں بالکل قریب آ کر ہدف کے سر پر گولی مار دی۔ اس موقع پہ یہ حربہ کام آ گیا۔ کم از کم دو بم ہدف کے احاطے کے اندر گرے اور جموں راڈار کی نشریات فوراً بند ہو گئیں۔ بعد میں ہندوستانی فضائیہ کی کارروائیوں میں اس کا عمل دخل نہ ہونے کے برابر رہا۔

■■■

...... اور فضائی برتری کے استحکام کیلئے

ابتدائی دو دنوں کی ہیجان انگیز معرکہ آرائی میں انڈین ایئر فورس کو پہنچنے والے حوصلہ شکن شدید نقصانات کے بعد بلاشبہ یہ عیاں تھا کہ پاک فضائیہ کو کشمیر میں چھمب سے سیالکوٹ، لاہور سیکٹر اور سندھ، راجستھان کے جنوبی علاقے تک محاذ پر فضائی برتری حاصل ہو چکی تھی۔ ہندوستانی فضائی علاقے میں صورتحال اس سے مختلف ہوگی۔ لیکن بری جنگ کے اہم علاقے میں پاک فضائیہ کا اہم مسئلہ یہ تھا کہ کسی نہ کسی طرح انڈین ایئر فورس کو معرکہ آرائی کیلئے راغب کیا جائے۔ خاص طور پر ہندوستانیوں کی نظر میں اسکواڈرن نمبر ۹ کے اسٹار فائٹر کی وقعت اتنی زیادہ بڑھ گئی تھی کہ ایف۔۱۰۴ کے بہت سے ہوا باز محض معرکہ آرائی کا موقع حاصل کرنے کی خواہش کے تحت ایف۔۸۶ پہ تبادلہ چاہتے تھے کہ شاید اس طرح ہندوستانی ہوا باز ان کے سامنے جم جائیں اور انہیں معرکہ آرائی کا موقع مل جائے۔

خصوصی آلات سے لیس اسکواڈرن نمبر ۲۴ کے دو آر بی۔۵۷ طیاروں کو وی ایچ ایف نشریات سننے کے آلات سے لیس کیا گیا تھا تاکہ وہ ہندوستانی فضائیہ کے طیاروں کی آر ٹی گفتگو سن سکیں لیکن اس سے یہی پتہ چلتا تھا کہ ہندوستانی ہوا بازوں میں پاک فضائیہ کے طیاروں سے معرکہ آرائی سے گریز کا کافی رجحان موجود ہے۔ معرکہ آرائی میں پاک فضائیہ سے بچنے کے لئے ہندوستانی ہوا باز جو بہانے پیش کرتے وہ پاک فضائیہ نے ریکارڈ کرلئے اور ان سے پتہ چلتا ہے کہ انڈین پائلٹ طیارے کی خرابی، آلات، ریڈیو کی ناکامی، ایندھن کی کمی، راڈار کے کمزور رابطے یا ایسی ہی دیگر وجوہات بیان کرتے تھے۔ ان میں سے کچھ تو بلاشبہ صحیح تھیں لیکن پاک فضائیہ کے اپنے تجربے کے مقابلے میں یہ شرح زیادہ تھی اور اس سے متعلقہ افراد کے حوصلے کا بھی اظہار ہوتا تھا۔

وی ایچ ایف نشریات سننے والا ایک " ایلینٹ " آر بی۔۵۷ اس وقت ضائع ہوگیا جب ۱۱ ستمبر کو اسکواڈرن لیڈر اس طیارے کے ساتھ غلطی سے پاک آرمی کے توپ خانے کا نشانہ بن گئے۔ لیکن طویل بازووں والا آر بی۔۵۷ ایف یا " ڈروپی " بھی وی ایچ ایف سے لیس تھا۔ ۲۲ دن کی جنگ میں اسکواڈرن نمبر ۲۴ نے الیکٹرونک انٹیلیجنس کی ۴۸ پروازیں کیں جن میں سے زیادہ تر کا مقصد ہندوستانی لڑاکا طیاروں کی گفتگو سن کر ان کی نقل و حرکت کے بارے میں پاک فضائیہ کے طیاروں کو اطلاع بہم پہنچانا تھا۔ وی ایچ ایف فریکوئنسی پر ہندوستانی طیاروں کو گمراہ کن اطلاع بہم پہنچانے کی کوشش سے کوئی خاص کامیابی حاصل نہیں ہوئی لیکن دشمن کے بمبار طیاروں کی نشریات سن کر اس وقت ان کی صحیح پوزیشن کا علم ضرور ہو جاتا، جب وہ راڈار کی زد سے نیچے پرواز کر رہے ہوتے تھے اور اس طرح پاک فضائیہ کے مداخلت کار طیاروں کو کارروائی کی اطلاع دی جا سکتی تھی۔

۶ ستمبر کے بعد اپنی جوابی کارروائی کے لئے پاک فضائیہ زیادہ تر بی۔۵۷ بمباروں کے ذریعے رات کے وقت دشمن کے اڈوں پر حملوں پر انحصار کرتی تھی۔ کبھی کبھی دن کی روشنی میں ایف۔۸۶ بھی ایسے اڈوں کے خلاف کارروائی کرتے جن کا دفاع نسبتاً کمزور تھا۔ جہاں تک فضائی برتری کا تعلق ہے پاک فضائیہ کے ایئر اسٹاف کا یہ عام خیال تھا کہ ہندوستانی ہوا باز سیبر/سائڈونڈر اور ایف۔۱۰۴/سائڈونڈر اشتراک کے مقابلے میں اپنے طیاروں کی کمزوری پر یقین کے ساتھ شروع ہی سے معرکہ آرائی سے گریز کر رہے تھے۔ جنگ کے بعد پاک، ہند فضائی معرکہ آرائی سے متعلق انڈین ایئر فورس کے اس نکتہ نظر کی روشنی میں جس کے تحت سائڈونڈر کا مذاق اڑایا گیا تھا، یہ بات اور زیادہ دلچسپ ہو جاتی ہے۔

ہندوستانی رپورٹ میں کہا گیا کہ " فضا سے فضا میں مار کرنے والے

تاریخ میں پہلی بار دو حریف میک-۲ لڑاکا طیارے فیروزپور کے قریب ایک دوسرے کے سامنے آئے۔ پاک فضائیہ کے اسکواڈرن نمبر ۹ کے ایک ایف-۱۰۴ اے کا انڈین ایئر فورس کے ۴ مگ-۲۱ طیاروں سے سامنا ہوگیا۔ اسٹار فائٹر نیچی سطح پر اپنی سپرسونک رفتار بڑھا کر مگ طیاروں کو پیچھے چھوڑنے میں کامیاب رہا لیکن اس کوشش میں اس کا ایندھن تقریباً خشک ہوگیا

سائڈ ونڈر میزائل جس پر فضائی معرکوں کے دوران پاک فضائیہ نے بیحد بھروسہ کیا تھا۔ نیچی سطح کی وجہ سے جہاں زیادہ تر فضائی معرکے ہوئے قطعی غیر مؤثر ثابت ہوا۔ اکثر جب بھی جیٹ طیاروں نے دشمن کو معرکہ آرائی میں گھیرا تو وہ اس ہتھیار کو پھینک دینے پر مجبور ہو جاتے تھے۔" حقیقت میں پاک فضائیہ کے تقریباً ۱۰۰ سیبر طیاروں میں سے صرف ۲۵ فیصد ہی سائڈ ونڈر سے لیس تھے لیکن پوری جنگ میں کل ۳۳ سائڈ ونڈر میزائل کی فائرنگ سے دشمن کے ۹ طیاروں کی تباہی فضا میں پاک فضائیہ کی برتری کے حصول کے لئے ایک اہم عنصر ثابت ہوئی اور سائڈ ونڈر زمین کی سطح سے ۵۰ فٹ یا اس سے کچھ زیادہ بلندی پر بھی کامیاب ثابت ہوا بشرطیکہ استعمال کرتے وقت اس کا رُخ عمودی انداز میں نیچے کی طرف نہ رہا ہو۔

فضا میں اس برتری کو برقرار رکھتے ہوئے پاکستان کے لئے یہ بھی ضروری تھا کہ وہ اپنی اگلی صف کے ہوائی اڈے سرگودھا کے دفاع کے لئے چوکس رہے جہاں جنگ کے تمام دنوں میں فوری عملی کارروائی کے لئے چار ایف-۸۶ اور دو ایف-۱۰۴ مسلسل مستعدی کی حالت میں رکھے جاتے تھے۔ حقیقت میں پاک فضائیہ کے لڑاکا طیاروں کیلئے فضائی دفاع کی ذمہ داری ایک اہم ترین پابندی تھی جس کی تکمیل کے لئے صرف ایف-۸۶ طیاروں نے ۹۴۲ پروازیں کیں لیکن یہی ذمہ داری حربی گشتی پرواز اور یہاں تک کہ لڑاکا جھپٹ کی شکل اختیار کر گئی۔ نازک دفاعی مقامات پر حربی گشتی پروازوں کا سلسلہ پورے عرصے برقرار رکھا گیا۔ اور ایف-۸۶ طیاروں کی ٹولیاں سیالکوٹ، لاہور، قصور کے علاقے میں دشمن کو پاک آرمی پر حملے سے باز رکھنے اور انڈین ایئر فورس کی اعانت کی کارروائیوں میں مداخلت کرنے کے لئے مسلسل سرگرم عمل رہیں۔

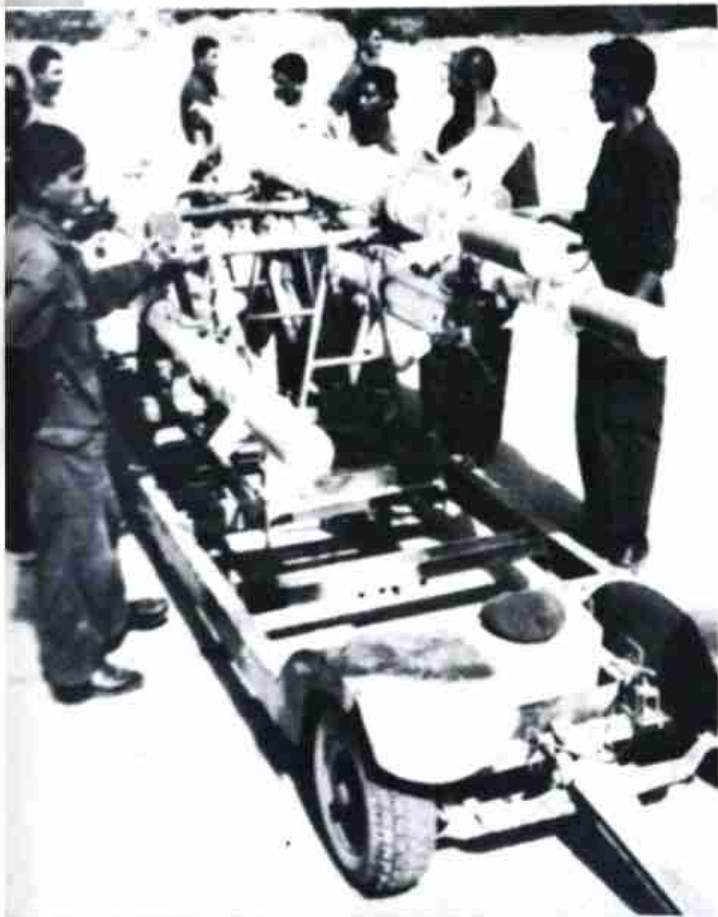
ہندوستان کی سرحد کے اندر ایف-۱۰۴ کی پرواز سے انڈین ایئر فورس کو معرکہ آرائی کے لئے مشتعل کرنے کی کوششیں کی گئیں اور اسکواڈرن لیڈر عالم کے لئے اپنے غراتے ہوئے سیبر میں ایسی پروازیں جنہیں وہ "مگ کیلئے دانہ ڈالنا" کہتے تھے، بڑی دلچسپی کا باعث تھیں۔ حالانکہ اس کے لئے پاک فضائیہ کے لڑاکا طیاروں نے اکثر امرتسر اور اس سے آگے بھی پروازیں کیں لیکن انڈین ایئر فورس نے زیادہ تر اس چیلنج کو قبول کرنے سے انکار ہی کیا۔ ہندوستان کے کسی ردِعمل کے بغیر ایک ایف-۱۰۴ روزانہ طلوع اور غروب کے وقت تقریباً نصف گھنٹے تک آدم پور اور ہلواڑہ کے درمیان گشت میں مصروف رہا اور رات کے وقت اسٹار فائٹر مزاحمت کے خوف کے بغیر ہندوستانی کینبرا طیاروں کا راستہ روکنے کیلئے ہندوستان کے علاقے میں سو میل تک اندر چلے جاتے تھے۔

۷ ستمبر کو ایک ایف-۱۰۴ کے نقصان کے بعد جس کے بارے میں پہلے یہ خیال تھا کہ وہ اپنے ہی شکار مسٹیئر طیارے کے ملبے سے تباہ ہوا ہے۔ پاک فضائیہ کے ایئر اسٹاف نے محسوس کیا کہ اسٹار فائٹر کی تیز رفتار کارکردگی پر مکمل اعتبار اس قسم کے حملوں میں مزید نقصان کا باعث ہو سکتا ہے۔ اس لئے اسٹار فائٹر کی گشتی پروازیں دن کی روشنی میں ایک جوڑی کی شکل میں کی جانے لگیں حالانکہ جنگ کے بقیہ دنوں میں انڈین ایئر فورس ایف-۱۰۴ سے دور ہی رہی۔ یہ بات دلچسپی سے خالی نہیں کہ پوری جنگ کے دوران ایف-۱۰۴ کی دن کی روشنی میں دفاعی پروازوں کے دوران دشمن کے طیاروں سے صرف آٹھ بار بصری رابطہ قائم ہوا اور اس عمل میں دو حریف مار گرائے گئے۔ اسٹار فائٹر نے مزید سرخروئی رات کے وقت حاصل کی۔

یہ ۱۱ ستمبر ۱۹۶۵ء کا دن تھا جب غالباً تاریخ میں پہلی بار دو حریف میک ۲ طیاروں کا اس وقت فضائی معرکے میں سامنا ہوا جب فلائٹ لیفٹیننٹ حکیم سرگودھا سے ایک اسٹار فائٹر میں لاہور کے اوپر ۱۵ ہزار فٹ کی بلندی پر گشت کر رہے تھے۔ اس پرواز کا بنیادی مقصد ہندوستانی فضائیہ کے طیاروں کو معرکہ آرائی کے لئے راغب کرنا تھا اور ایف-۱۰۴ معمول کے مطابق اپنے ۲۰۰ گیلن

پاک فضائیہ کے الیف - ۸۶ اور الیف - ۱۰۴ کا ہندوستانی فضائیہ کے نیٹ طیاروں سے کئی بار سامنا ہوا۔ لیکن پاک فضائیہ کے ہوا باز اس نسبتاً چھوٹے ہلکے اور اچھی نقل و حرکت کے اہل طیارے کو قابل وقعت نہیں گردانتے۔ حالانکہ نیٹ کو ہندوستان میں سیبر شکن کہا جاتا ہے۔ مگر یہ صرف ہندوستانی پراپیگنڈہ ہے۔

پاک فضائیہ کے سیبر اور اسٹار فائٹر دونوں ہی کے زیر استعمال آنے والے جی اے آر - ۸ سائڈونڈر فضا سے فضا میں مار کرنے والے میزائل —— سرگودھا کے لوڈنگ ٹرالی میں۔ مغربی ممالک میں بہت زیادہ استعمال ہونے والا یہ میزائل جس کی سوویت یونین نے بھی نقل کی، ۱۹۵۲ء میں متعارف ہونے کے ۲۵ سال بعد آج بھی زیادہ ترقی یافتہ شکل میں تیار کیا جا رہا ہے۔ ابتدائی طور پر امریکی بحریہ کے آرڈی نینس ٹیسٹ اسٹیشن نے یہ میزائل تیار کیا تھا۔ اس وقت سائڈونڈر میں ۱۰ پونڈ وزنی شدید دھماکہ خیز (وار ہیڈ) نصب تھی۔ اور ۱۵۹ پونڈ میزائل کی مار ۲ میل تک تھی۔

والے فاضل ٹینک کے بغیر پرواز کر رہا تھا لیکن اس کے بازوؤں کے نیچے سائڈونڈر موجود تھے۔ لاہور سے فلائٹ لیفٹیننٹ حکیم نے جنوب کی سمت فیروزپور کی طرف بڑھنا شروع کیا۔ جہاں انہوں نے ۲۵ ہزار فٹ کی بلندی پر جانے سے پہلے سات یا آٹھ منٹ تک چکر لگائے۔
اس وقت سیکٹر نے اطلاع دی کہ ہلواڑہ سے انڈین ایئر فورس کے دو ناٹ

فضا میں بلند ہو گئے ہیں۔ ایف ۔ ۴ ۔ اسے درخواست کی گئی کہ وہ ایک اور چکر لگائے حالانکہ اس وقت تک فلائٹ لیفٹیننٹ حکیم اپنے ایندھن کی سطح کے بارے میں فکر مند ہونے لگے تھے۔ ان کے ایندھن کی حالت نے جلدی اڈے پر واپسی کو لازمی بنا دیا لیکن اس وقت سیکٹر نے انہیں مطلع کیا کہ ہندوستانی لڑاکا طیارے اسٹار فائٹر سے بصری رابطے کی اطلاع دے رہے ہیں۔ تب فلائٹ لیفٹیننٹ حکیم نے کئی ہزار فٹ نیچے ایک نیٹ طیارہ دیکھا جو ممکنہ حملے کی زد میں آسکتا تھا۔ اور اس کے ساتھ ہی ان کی نظر ایک اور نیٹ پر پڑی جو عین ان کے نیچے تھا۔

اور جیسے ہی انہوں نے پہلے نیٹ پر اپنے سائڈونڈر سے حملے کے لئے نشانہ درست کیا اور ہدف پالینے کے بعد میزائل کا سر سنائی دینے لگا فلائٹ لیفٹیننٹ حکیم نے محسوس کیا وہ رُخ موڑتے وقت ود درجہ ثقل سے زائد قوت استعمال کر رہے ہیں اور یہ جی اے آر۔ ۸ فائر کرنے کی متعین حد سے زیادہ ہے۔ اس لئے انہوں نے آرام سے رُخ تبدیل کیا اور سکون کے ساتھ نیچے آنا شروع کر دیا۔ تب سیکٹر نے خبردار کیا۔ کچھ طیارے ۲۶ ہزار فٹ کی بلندی سے ان کی طرف غوطہ لگا رہے ہیں فلائٹ لیفٹیننٹ حکیم نے اوپر دیکھا تو انہیں ہندوستانی فضائیہ کے طیارے اپنے دائیں ہاتھ پر کچھ اوپر نظر آئے حکیم نے جلد ہی پہچان لیا کہ یہ مگ ۔ ۲۱ طیارے ہیں۔

اب وہ نیٹ کو بھول گئے اور فوراً ہی ان میگ ۔ ۲ مداخلت کاروں کی طرف جھپٹ پڑے لیکن انہیں جلد ہی احساس ہو گیا کہ وہ ہندوستان کی طرف مزید آگے بڑھ رہے ہیں۔ اپنے ایندھن کی نازک صورتحال کے پیش نظر وہ فوراً مختلف سمت کی طرف پلٹ گئے اور پوری قوت کے ساتھ نکلتے ہوئے انہوں نے دیکھا کہ مگ ۔ ۲۱ کا لیڈر اپنے طیارے کے بازوؤں کو ادھر اُدھر حرکت دے کر ایف ۔ ۱۰۴ کو تلاش کرنے کی کوشش کر رہا ہے۔ غوطہ لگا کر نکلنے کی کوشش میں اسٹار فائٹر پائلٹ کا اچانک دو مگ ۔ ۲۱ طیاروں سے سامنا ہو گیا جو اوپر سے سیدھے اس کی طرف آرہے تھے اور اسٹار فائٹر جوابی طور پران سے بچ نکلنے پر مجبور ہو گیا۔ بھرپور قوت کے ساتھ درختوں کی بلندی تک غوطہ لگا کر فلائٹ لیفٹیننٹ حکیم اپنی سپر سونک رفتار میک ۱۔۱ تک بڑھانے میں کامیاب ہو گئے۔ حالانکہ سیکٹر نے بتایا کہ مگ اب بھی ان کا پیچھا کر رہے ہیں لیکن پاک فضائیہ کے ہوا باز کو علم تھا کہ نیچی سطح پر مگ کی رفتار آواز سے تیز نہیں ہو سکتی۔

لیکن تکلیف دہ صورتحال سے نجات کی کاوش ایک بے مقصد تمنا تھی۔ حالانکہ وہ تقریباً ایک منٹ تک ایندھن کے استعمال کو روک کر واپس آنے کی کوشش کرتے رہے لیکن نیچی سطح پر پوری قوت کے ساتھ ۶۰ سیکنڈ گذارنے کا مطلب یہ تھا کہ ایندھن ۵ ہزار گیلن فی گھنٹہ کی شرح سے استعمال ہو تا رہے۔ فلائٹ لیفٹیننٹ حکیم دشمن کے علاقے میں کافی اندر اپنے اڈے سے تقریباً سو میل دور تھے اور ان کے آلات بتا رہے تھے کہ طیارے میں صرف ۵۰۰ پونڈ جے پی ۔ ۴ باقی بچا ہے۔ معمول کے مطابق ایف ۔ ۱۰۴ کو زمین پر اُترتے وقت تقریباً ۱۲۰۰ پونڈ ایندھن کی سطح درکار ہوتی ہے۔ راستہ بدلنے کی صورت میں مزید محفوظ ایندھن ضروری ہو جاتا ہے۔

صاف ظاہر تھا کہ ایف ۔ ۱۰۴ سرگودھا نہیں پہنچ سکے گا اور پاکستان کی سرحد کے اندر پہنچنے کے لئے فلائٹ لیفٹیننٹ حکیم نے ایندھن بچانے کی غرض سے زیادہ بلندی پر جانے کا فیصلہ کیا۔ ۲۵ ہزار فٹ کی بلندی پر پہنچ کر ایندھن کی بچت کے لئے معمول کی رفتار اختیار کرنے کے بعد پاک فضائیہ کے ہوا باز نے سیکٹر سے رسالہ والا کے غیر مستعمل ہوائی اڈے پر پہنچنے کا راستہ دریافت کیا اور جب رسالہ والا شہر نظر آنے لگا تو انہوں نے نیچے آنا شروع کر دیا اور جب ۱۴ ہزار فٹ کی بلندی پر پہنچے یعنی تقریباً ہوائی میدان سے ۱۰ میل دور تو ایندھن فراہم کرنے والے پمپ کی اشاراتی روشنی یہ بتانے کے لئے جلنے لگی کہ اب طیارے کے ٹینک میں دباؤ قائم رکھنے کے لئے ضروری جی پی ۔ ۴ باقی نہیں بچا ہے۔

اب اس کے بعد تھروٹل کو ساکت کر کے قوتِ عمل کے بغیر ہی رسائی لازمی ہو گئی تھی لیکن ۲۴۰ یا ۲۵۰ ناٹ کی کم سے کم رفتار پر آجانے کے باوجود ایف ۱۰۴ کو گلائڈنگ کے لئے متوازی زاویئے کی ضرورت ہوتی ہے لینڈنگ کے لئے دوسرے کسی چکر کا سوال ہی نہیں تھا۔ فلائٹ لیفٹیننٹ حکیم نے نصف فلیپ اور انڈر کیرج گرائے اور ایک خوبصورت انداز سے رسالہ والا پر ٹچ ڈاؤن کیا۔ انہوں نے وہیل بریک اور دم والے پیراشوٹ کی مدد سے طیارہ روکا جب وہ رن وے سے طیارہ موڑ رہے تھے تو ایندھن کی کمی کی وجہ سے اس کا انجن جل اٹھا لیکن ہوا بازی کی شاندار مہارت سے انہوں نے پاک فضائیہ کو ایک قیمتی اور ناقابلِ تلافی نقصان سے بچا لیا۔

حالانکہ پاک فضائیہ کا فیصلہ یہی تھا کہ ان تیز رفتار روسی طیاروں سے معرکہ آرائی غیر دانشمندانہ عمل ہو گا لیکن پھر بھی اگر حالات بہتر ہوتے تو ایف ۔ ۱۰۴ یقیناً مگ سے اُلجھ پڑتا۔ اپنے مثلث نما بازوؤں کے ساتھ مگ شاید وزنی اسٹار فائٹر پر رخ موڑتے وقت سبقت حاصل کر لیتے مگر ایف ۔ ۱۰۴ کو تیز رفتاری کا فائدہ حاصل تھا۔ مگ ۔ ۲۱ سے مزید کوئی رابطہ نہ ہونے کی وجہ سے ایف ۔ ۱۰۴ کے لئے ہندوستانی فضائیہ سے معرکہ آرائی کا موقع حاصل کرنا تقریباً ناممکن ہی رہا۔

یہاں تک کہ انڈین ایئر فورس کے لڑاکا طیاروں کے اڈوں پر دن کی روشنی میں نیچی پرواز کا بھی کوئی ردِ عمل نہ ہوا۔ اسکواڈرن نمبر ۹ کے ایک ہوا باز آفتاب عالم خان نے ہلواڑہ کی تصاویر حاصل کرنے کے لئے دن کی روشنی میں کم از کم تین پروازیں کیں اور یہ اندازہ لگایا کہ ہوائی اڈے کے اوپر سے کئی بار گذرنے کے باوجود اسٹار فائٹر کی رفتار نے ہندوستانیوں کو جوابی کارروائی کی مہلت ہی نہیں دی۔ ہندوستان کی سرحد کے کافی اندر واقع ہوائی اڈوں کے جائزے کے لئے اسکواڈرن نمبر ۲۰ کے سست رفتار آر ٹی ۔ ۳۳ کی کارروائی میں بھی نگہداشت کے لئے ایف ۔ ۱۰۴ استعمال کئے گئے۔ اسٹار فائٹر کی موجودگی ہی اس بات کی ضمانت تھی کہ جوابی کارروائی کا سامنا نہیں ہو گا۔ ہلواڑہ پر آر ٹی ۳۳ کے حفاظتی مشن کے دوران کچھ ہنٹر طیارے دور دیکھے گئے لیکن وہ پاک فضائیہ سے دور ہی رہے اور ان طیاروں نے کسی مزاحمت کے بغیر جائزے کا کام جاری

اسکواڈرن نمبر ۱۹ کے ایک فلائٹ کمانڈر، فلائٹ لفٹیننٹ امان اللہ خان نے کلوز سپورٹ کارروائیوں میں خاصی مہارت حاصل کی۔ اور اپنی کارروائیوں میں ہندوستان کے کم از کم چالیس ٹینک تباہ کیے۔ انہیں ستارۂ جرأت عطا کیا گیا۔

رکھا۔ ایک اور موقع پر دو ایف۔۱۰۴ لاہور کے اوپر گشت کے لئے سرگودھا سے روانہ ہوئے۔ جہاں سیکٹر نے انہیں ۲۵ ہزار فٹ کی بلندی پر چند غیر شناخت شدہ طیاروں کی طرف جانے کی ہدایت کی۔ اسٹار فائٹر کے لیڈر نے ان طیاروں کو تقریباً سات میل دور سے دیکھ کر شناخت کر لیا۔ یہ ہندوستانی فضائیہ کے ہنٹر تھے۔ پاک فضائیہ کے لیڈر سے ان کا رابطہ ٹوٹ گیا۔ لیکن ان کے نمبر ۲ فلائٹ، لیفٹیننٹ عارف منظور نے اپنے راڈار پر ہنٹر دیکھ لئے تھے۔ انہوں نے قیادت سنبھالتے ہوئے جیسے ہی میک ۰.۸۵ کی رفتار پر ہنٹر طیاروں کو قابو کرنے کی کوشش کی ہندوستانی فضائیہ کے دونوں طیارے بائیں طرف مڑ گئے۔ غالباً انہیں امرتسر راڈار نے ایف۔۱۰۴ کی موجودگی سے خبردار کر دیا تھا۔

ایک ہنٹر اپنی پشت پر پلٹا اور انگریزی حرف "ایس" کی شکل میں نقل و حرکت کے ساتھ نکل بھاگا جبکہ دوسرا بھاگتے وقت ذرا تنگ دائرے سے مڑا۔ فلائٹ لیفٹیننٹ منظور نے دیکھا کہ یہ طیارہ کم از کم تین بار جھٹکے سے رکا اور اچھلا۔ اس وقت تک ایف۔۱۰۴ ایک دوسرے سے جدا ہو چکے تھے۔ لیکن فلائٹ لیفٹیننٹ منظور دوسرے ہنٹر کے ساتھ لگے رہے تاکہ جیسے ہی رخ موڑتے ہوئے نقل کی قوت کم ہو تو سائڈونڈر سے وار کیا جا سکے۔ اس کے ساتھ ہی انہوں نے ہنٹر سے اپنا فاصلہ کم کرنے کی کوشش بھی جاری رکھی تاکہ اگر ضرورت پڑے تو ولکن توپ بھی استعمال کر سکیں۔ ۵ ہزار فٹ کے فاصلے سے انہوں نے اپنی گن کی شست طیارے کے آگے درست کی لیکن انڈین ایئر فورس کے طیارے نے اپنا چکر اور تنگ کر لیا تھا اور وہ اسٹار فائٹر کے سائڈ اسکرین کے پاس سے گذرتا ہوا نظر آیا۔

اسٹار فائٹر کے دائرے کو ممکنہ حد تک تنگ کرتے ہوئے فلائٹ لیفٹیننٹ منظور نے اپنی رفتار تقریباً میک ۰.۹ رکھنے کے لئے پاور کھول دیا۔ اور اسی وجہ سے وہ اپنے نمبر ایک کی طرف سے علاقے میں دشمن کے طیاروں کی موجودگی کی وارننگ کے باوجود مداخلت کے بارے میں بے فکر تھے۔ ایف۔۱۰۴ نے اپنے پرعزم حریف کو دفن کرنے کے لئے چار بار کوشش کی لیکن ہر بار ہنٹر اسٹار فائٹر کی گرفت سے نکلنے میں کامیاب ہو گیا۔ حالانکہ اس عمل میں اس نے دو بار جھٹکے کھائے۔ آخر کار فلائٹ لیفٹیننٹ منظور نے محسوس کر لیا کہ یہ محض زچ کرنے والی صورتحال ہے ان کا ایندھن بھی ۲۱ سو پونڈ کی سطح تک نیچے گر چکا تھا اور وہ آدم پور کے قریب تھے۔ اس لئے وہ پوری قوت سے بلند ہو کر ۴۰ ہزار فٹ کی بلندی پر پہنچ گئے۔ انڈین ایئر فورس کے ہوا بازوں نے فضائی مہارت کا یہ معیار ہمیشہ پیش نہیں کیا۔ حالانکہ ہندوستانی فضائیہ کے پاس بڑی تعداد میں تجربہ کار لڑاکا بمبار ہوا باز موجود تھے جو دیگر معرکہ آرائیوں کو برابر چھوڑ چکے تھے جبکہ انہیں پاک فضائیہ کے ایف۔۸۶ کا سامنا تھا اور ایف۔۱۰۴ کی نسبت سیبر کو منہ دکھانے میں ہندوستانی فضائیہ کے ہوا باز ذرا کم جھجک کا مظاہرہ کرتے کیونکہ ان کے ہنٹر اور نیٹ دونوں ہی سیبر سے خاصے تیز رفتار تھے۔

اس کے باوجود جنگ کے پہلے چند ہنگامہ خیز دنوں کے بعد صرف پانچ ہی ایسے مواقع آئے جن میں پاک فضائیہ کے غارت گر سیبر طیارے ہندوستانی فضائیہ کو فیصلہ کن معرکہ آرائی کے لئے اکسا سکے۔ جزوی طور پر ایسا جنگ کی حالت کی بنا پر ہوا۔ جس پر ۱۵ ستمبر کے بعد زچ کرنے والی بے جان کیفیت طاری ہو چکی تھی۔ حالانکہ پاک فضائیہ کی مدد سے پاک آرمی نے کہیں زیادہ بڑی ہندوستانی فوج کو روکنے میں اپنی صلاحیت تسلیم کروالی تھی لیکن اس کے پاس اتنے وسائل نہیں تھے کہ وہ دشمن کو پاکستانی سرزمین سے مکمل طور پر باہر دھکیلنے کے لئے جوابی حملہ کر سکے۔ ساتھ ہی پاک آرمی ایمونیشن اور سپلائی میں خطرناک قلت سے بھی دوچار ہو رہی تھی اور جب بری جنگ کی صورت حال میں جمود طاری ہونے لگا تو پاک فضائیہ کے کمانڈر انچیف کو سوچنا پڑا کہ زچ کرنے والی یہ صورت حال کب تک جاری رہے گی اور آخر کار دانائی نے فضائی معرکہ آرائی کا زور کم کرنے کا فیصلہ مسلط کر دیا تاکہ پاک فضائیہ کو ایک قوت کی حیثیت سے ہر ممکن طویل مدت تک محفوظ رکھا جا سکے۔

کچھ بھی تھا' پاک فضائیہ کو ہندوستانی فضائیہ سے معرکہ آرائی میں جو سبقت حاصل ہوئی تھی اسے برقرار رکھنے کے لئے ہر طرح کی عملی کارروائیوں کا سلسلہ جاری رکھا گیا۔ سیبر طیاروں کے پانچ معرکے جنگ کے آخری دنوں میں، ۱۰ ستمبر سے ہوئے۔ اور یہ پہلا موقع تھا جب پاک فضائیہ کی فارمیشن نے خود کو عددی اعتبار سے حریف سے برتر پایا۔ سرگودھا کے ۴ ایف۔۸۶ قصور کے علاقے میں ہندوستان

مشرقی پاکستان کے اسکواڈرن نمبر ۱۴ نے انڈین ایئر فورس کے اڈوں کے خلاف تقریباً نصف درجن کارروائیوں میں دو سیبر طیاروں کے نقصان سے ۲۴ ہندوستانی طیاروں کو تباہ کیا۔ جنگ کے بعد کمانڈر انچیف اس اسکواڈرن کے اراکین سے ملاقات کر رہے ہیں۔

کی سرحد کے دس میل اندر حربی گشتی پرواز میں مصروف تھے۔ جرأت مند اسکواڈرن لیڈر منیر اس کے قائد تھے۔ ان کے ساتھ فلائٹ لیفٹیننٹ بھٹی نمبر ۲ اور سیسل چودھری نمبر ۳ کی حیثیت میں اور فلائنگ آفیسر کریم بھٹی نمبر ۴ پر موجود تھے۔ سیکٹر کے فلائٹ لیفٹیننٹ فاروق حیدر اس سیکشن کو کنٹرول کر رہے تھے۔ انہوں نے علاقے میں دشمن کے طیاروں کی ممکنہ موجودگی سے خبردار کیا۔ بعد میں سیسل چودھری نے اس معرکے کے بارے میں بتایا۔

" وہ دو نیٹ طیارے نکلے جو اپنے مختصر سائز کی وجہ سے ذرا کچھ دیر سے نظر آئے۔ جب وہ ہمارے تعاقب میں ایک چکر لگانے کی حالت میں تھے تو ہمارا ان سے بصری رابطہ قائم ہوا۔ اسکواڈرن لیڈر منیر نے پہلے انہیں نیٹ شناخت نہیں کیا اور آر ٹی پر آواز دی۔ "ہنٹر بائیں طرف" تب میں نے اپنے نمبر ۴ کو ٹینک پھینک کر بائیں طرف ہٹ جانے کے لئے کہا۔ اس وقت نیٹ ہمارے اوپر سے گذرے اور انہوں نے لیڈر اور نمبر ۲ فلائٹ لیفٹیننٹ بھٹی پر جن کا ایک ٹینک بھول گیا تھا گولیاں چلائیں اور جیسے ہی میرا نمبر آیا میں نے دیکھا کہ اسکواڈرن لیڈر منیر نے پہلے نیٹ کے عقب میں پوزیشن لے لی ہے جو بہت قریب سے فلائٹ لیفٹیننٹ بھٹی پر کافی کشیدہ زاویئے سے فائر کر رہا تھا۔ منیر نے فائر کیا اور فوراً ہی نیٹ گاڑھے سفید دھوئیں کی ایک دھار چھوڑتا ہوا زمین کی طرف چلا گیا۔

اس مرحلے پر دوسرا نیٹ معرکے سے نکل سکتا تھا اور دانشمندی کا تقاضہ بھی یہی تھا۔ مگر انڈین ایئر فورس کا نیٹ ہم سیبر طیاروں کی فارمیشن پر جھپٹ پڑا اور حقیقت میں اس کا پائلٹ اسکواڈرن لیڈر منیر کے عقب میں جا پہنچا جو آر ٹی پر جوش مسرت سے ہکلاتے ہوئے بتا رہے تھے کہ وہ رات کو کچھ "پی کر جشن" منائیں گے۔ انہوں نے قسم کھائی تھی کہ جب تک دشمن کا ایک طیارہ نہ گرالیں گے الکوحل کو ہاتھ نہیں لگائیں گے۔ اسکواڈرن لیڈر آر ٹی پر سب کو یہ بتا رہے تھے کہ انہوں نے ایک نیٹ مار گرایا۔ وہ اس میں اتنے مشغول تھے کہ ہم میں سے کوئی بھی ان کی نشریات میں مداخلت کر کے خبردار نہ کر سکا کہ دشمن کا دوسرا طیارہ ان کے عقب میں وارد ہو چکا ہے۔

ہمیں فوراً کچھ کرنا تھا اس لئے میں نے اپنے سیبر کو ۸ درجہ قوت ثقل کے ساتھ اطراف میں رخ موڑتے ہوئے قہر آلود انداز میں جھٹکا دیا۔ میرے نمبر ۲ (فلائنگ آفیسر بھٹی) کے پاس میرے عقب کی حفاظت جاری رکھنے کے لئے وقت نہیں تھا مگر وہ اس وقت میرے ساتھ تھے جب میں نے جلدی سے نیٹ کا نشانہ لیا۔ میں اپنی شست درست کرنے کا انتظار نہیں کر سکتا تھا۔ لیکن قریبی فاصلے سے ایک طویل برسٹ نے نیٹ کے بیرونی بازو پر ضرب لگا دی اور اس نے فوراً راستہ بدلتے ہوئے قلابازی کھائی اور پھر وہ تیزی کے ساتھ سیبر طیاروں سے دور نکل گیا۔ میں نے اس پر پھر کچھ گولیاں چلائیں اور جب وہ کچھ دور تھا تو میں نے ایک سائڈ ونڈر فائر کر دیا۔"

لئے اڈے پشاور سے نوزی حیدر کی قیادت میں نمبر ۱۹ اسکواڈرن نے کشمیر میں سری نگر کے اڈے کے خلاف کئی کارروائیاں کیں۔ اور کئی ہندوستانی طیاروں کو تباہ کیا جن میں ایک سی۔۱۳۰ ٹرانسپورٹر بھی شامل تھا۔

"جب میں نے آخری بار اس نیٹ کو دیکھا تو وہ کھیم کرن کے اوپر سیدھا نیچے جا رہا تھا۔ پاک آرمی اور میرے نمبر ۲ کی رپورٹ کے مطابق وہ زمین پر چلا گیا لیکن مجھے یقین نہیں تھا۔ اس لئے میں نے صرف نقصان پہنچانے کا دعویٰ کیا۔ اسی رات آل انڈیا ریڈیو نے بتایا کہ دو نیٹ طیاروں نے چار سیبر طیاروں کو گھیر لیا اور پاک فضائیہ کے چاروں سیبر مار گرائے۔ حقیقت میں بلاشبہ ہم نے ایک بھی (سیبر) نہیں گنوایا۔"

تعجب خیز بات یہ ہے کہ ۱۳ ستمبر کو اگلا معرکہ فضائی برتری کے پہلے معرکے کی ہوبہو نقل تھا۔ اس بار چار سیبر طیارے ۲۰ ہزار فٹ کی بلندی پر ہندوستانی سرحد کے تیس چالیس میل اندر امرتسر، بیاس کے علاقے میں حربی گشت کر رہے تھے۔ ان طیاروں کو فلائٹ لیفٹیننٹ یوسف علی خاں اور بھٹی کے ساتھ فلائنگ آفیسر خالق خاں اور کریم بھٹی اڑا رہے تھے۔ ہلواڑہ سے دو نیٹ پاک فضائیہ کے چیلنج کا جواب دینے کے لئے فضا میں بلند ہوئے۔ بعد میں یہ اطلاع ملی کہ انڈین ایئر فورس کے طیاروں کی نگہداشت کے لئے ان کے اوپر مگ۔۲۱ طیارے بھی موجود تھے۔ دونوں طرف سے رابطہ بیک وقت قائم ہوا اور جب سیبر طیاروں نے اپنے ڈراپ ٹینک گرائے تو تقریباً پورا بھرا ہوا ایک ٹینک فلائٹ لیفٹیننٹ یوسف کے پورٹ ونگ کے ساتھ جھول گیا لیکن نیٹ سے معرکہ آرائی میں ان کے لئے یہ کوئی رکاوٹ نہ بن سکا۔ ہندوستانی فضائیہ کے لڑاکا طیارے نے عمودی میلان میں اپنی اعلیٰ تیز رفتاری کا فائدہ حاصل کرنے کے بجائے ۲۵ ہزار فٹ کی بلندی سے ۳ ہزار فٹ کا پورا معرکہ افق کی متوازی سطح پر مکمل کرنے کی غلطی کی اور آخر اس کے نتیجے میں یوسف نے درجہ قوت ثقل استعمال کرتے ہوئے اس کی دم پکڑ لی اور جیسے ہی اس کے بازو شست کی زد میں آئے انہوں نے اپنی ۰.۵ انچ کی مشین گن سے دو سیکنڈ کا برسٹ یعنی کل ۴۰ گولیاں برسا دیں۔ انہوں نے نیٹ پر ہر جگہ ضرب لگتے دیکھی اور مزید ایک مختصر برسٹ کے بعد شعلوں میں لپٹا ہوا نیٹ دریائے بیاس سے تقریباً دس میل دور عمودی انداز میں زمین کی طرف غوطہ کھا رہا تھا۔

اسی درمیان فلائٹ لیفٹیننٹ بھٹی نے دوسرے نیٹ کے عقب میں پوزیشن سنبھال لی جس پر انہوں نے کسی ظاہر نتیجے کے بغیر فائرنگ کی۔ نیٹ پتے کی طرح نیچے کی طرف لڑھکتا چلا گیا۔ فرار کے لئے ہندوستانی ہوابازوں کی یہ مقبول حکمت عملی تھی۔ فلائٹ لیفٹیننٹ بھٹی نے پھر فاصلہ کم کرنے میں کامیابی حاصل کر لی اور عین اس وقت جب وہ فائرنگ کرنے والے تھے ایک اور سیبر ان کے اور ہدف کے درمیان سے گذرا اور نیٹ فرار ہونے میں کامیاب ہو گیا۔ اس دن آل انڈیا ریڈیو نے فلائٹ لیفٹیننٹ گورن بھوپندرا کی ہلاکت کا اعتراف کرتے ہوئے بتایا کہ وہ اپنا نقصان زدہ طیارہ اڈے پر واپس لانے میں کامیاب ہو گئے مگر طیارہ اتارنے کے بعد ہلاک ہو گئے۔ ان کی ارتھی میں ہندوستان کے صدر نے شرکت کی۔ لیکن فلائٹ لیفٹیننٹ بھٹی کے کھاتے میں صرف ایک نیٹ کو نقصان پہنچانے کا اندراج کیا گیا۔

۱۴ ستمبر کو حربی گشتی پرواز پر موجود چار سیبر طیاروں کا لاہور کے علاقے میں چار نیٹ طیاروں سے سامنا ہوا' لیکن ہندوستانی طیاروں نے معرکہ آرائی سے گریز کیا اور اپنی تیز رفتاری کا فائدہ اٹھاتے ہوئے غوطہ لگا کر نکل بھاگے۔ دو دن بعد جب اسکواڈرن لیڈر عالم اپنے فلائنگ آفیسر ایم آئی شوکت کو نمبر ۲ کی حیثیت لئے ہوئے ہلواڑہ اور آدم پور کے ہندوستانی اڈوں سے صرف دس میل دور ۲۰ ہزار فٹ کی بلندی پر مگ کو دانہ ڈالنے کے لئے حربی گشتی پرواز کر رہے تھے تو انڈین ایئر فورس نے چند ہنٹر طیاروں کے ذریعے اس چیلنج کو قبول کر لیا۔ سیکسر کی رہنمائی کی مدد سے کافی اندر تک پہنچ جانے کے بعد اسکواڈرن لیڈر عالم نے جی سی آئی اسٹیشن سے اپنی پوزیشن چیک کی کیونکہ ان کا ونگ مین صرف تین سو گھنٹوں کی پرواز اور ایف۔۸۶ پر ۶۰ یا ۸۰ گھنٹے کے مختصر تجربے کے ساتھ نوآموز اور نوعمر بھی تھا۔

سیبر طیاروں کو ۱۸۰ درجہ پر واپس مڑنے کی ہدایت کرتے ہوئے سکیسر نے بتایا کہ ہلواڑہ بائیں طرف دس میل پر ہے۔ ساتھ ہی پاک فضائیہ کے ہوابازوں نے خبردار کیا کہ ہندوستانی فضائیہ کے طیارے مداخلت کے لئے بلند ہو رہے ہیں یہ جانتے ہوئے کہ عالم کے ساتھ ایک ناتجربہ کار ونگ مین ہے۔ سکیسر نے پوچھا "تم لڑنا چاہتے ہو؟" عالم کا جواب اثبات میں تھا "اب ہم یہاں ہیں تو ہم کو لڑنا ہی ہے۔" ہندوستانی فضائیہ کے ہنٹر طیاروں کی پوزیشن پر مسلسل کمنٹری سے سکیسر نے عالم کو پوری طرح باخبر رکھا اور آخر انہوں نے چار سے پانچ ہزار فٹ کی بلندی پر دو ہنٹر طیاروں کو اپنی طرف آتے دیکھ لیا۔ عالم نے اپنے ونگ مین سے کہا "ہنٹر طیاروں پر جھپٹ پڑو۔" اور پھر معرکہ شروع ہو گیا۔ عالم بتاتے ہیں۔

"وہ بہت تیز اُڑ رہے تھے۔ ہم میک ۰.۸ کی رفتار پر تھے لیکن وہ غالباً میک ۰.۹ یا اس سے زیادہ کی رفتار پر غوطہ لگا رہے تھے لیکن وہ ہمارے دائرے میں خود کو قائم نہ رکھ سکے۔ اس لئے یو۔ یو طرز کی حکمتِ عملی اختیار کر لی۔ اور جب میں نے پیچھے آنا شروع کیا تو وہ دونوں وہاں سے نکل گئے۔ ہم نے ۱۳ یا ۱۴ ہزار فٹ کی بلندی تک ان کا تعاقب کیا لیکن وہ عمودی انداز میں بلند ہوتے ہوئے علیحدہ ہو گئے۔ ایک ہنٹر نیچے کی طرف چلا گیا جبکہ دوسرا جس کا میں تعاقب کر رہا تھا ۲۰ ہزار فٹ کی بلندی پر جا پہنچا۔ میرا خیال ہے کہ ہنٹر ۷ یا ۸ درجہ قوتِ ثقل استعمال کر رہا تھا اور جب میں نے ۶½ درجے قوتِ ثقل پر اس کے ساتھ رُخ موڑا تو میرا جہاز جھٹکے کھانے لگا۔ میں سمجھا کہ بٹن دبانے کے باوجود شاید ڈراپ ٹینک نہیں گرے ہیں لیکن جب میں نے دیکھا تو طیارے کے دونوں بازو صاف تھے اس کا مطلب یہ تھا کہ میں کچھ زیادہ قوتِ ثقل استعمال کر رہا تھا۔"

"میں جب ۶ درجہ قوتِ ثقل پر تھا تو میں نے ہنٹر پر پہلی بار ماری حالانکہ میری گن کی شست اس پر لگی ہوئی تھی مگر میں اسے ضرب نہ لگا سکا اور ابھی ہم بلندی کی طرف جا ہی رہے تھے کہ قوتِ ثقل نے کمزوری دکھانا شروع کر دی لیکن جب میں نے دوسری بار ہنٹر پر فائر کیا تو میرا نشانہ ٹھیک بیٹھا۔ اور میرے برسٹ پر وہ آگ کے گولے میں تبدیل ہو گیا تب میں پلٹا اور اپنے ونگ مین کو تلاش کرنے لگا۔ وہ میرا ساتھ نہ دے سکا تھا اور دوسرے ہنٹر کے ساتھ معرکہ آرائی میں مصروف تھا۔ حالانکہ وہ مجھے بہت دُور نظر آ رہا تھا مگر اس سے میرا ریڈیو رابطہ قطعی طور پر منقطع ہو چکا تھا۔ میں نے ہنٹر کو اس سے جدا ہوتے دیکھا۔"

"اس ہنٹر نے مجھے دیکھ لیا لیکن وہ اپنے اڈے کے قریب پہنچ چکا تھا۔ اس لئے وہ معرکہ آرائی قبول کرنے کے لئے تیار نہیں تھا۔ اس نے مجھ سے رُخ موڑا اور تیزی سے غوطہ لگا کر نکل گیا حالانکہ میں نے جہاں تک ممکن ہو سکا۔ اس کا قریب تر تعاقب کیا۔ مجھے معلوم تھا کہ ہم ہلواڑہ کے اڈے کے قریب پہنچ رہے ہیں۔ مجھے کسی چال کا بھی خدشہ تھا لیکن اس نے اپنا عقب صاف کرنے کے لئے معمولی سی کروٹ لی اور مجھے پیچھے چھوڑ گیا۔ میں نے اس کا تعاقب کرتے ہوئے میک ۰.۹۴ یا ۰.۹۵ پر پانچ چھ ہزار فٹ تک غوطہ لگایا اور جب میں نے محسوس کیا کہ اس کی رفتار کم ہو رہی ہے تو میں نے اس پر ایک سائڈونڈر فائر کر دیا۔ اس میزائل کے ساتھ کچھ گڑبڑ ہو گئی تھی فائر کرتے ہی یہ ۹۰ درجے پر نیچے چلا گیا۔

میں نے اس کا پیچھا کرتے ہوئے غوطہ جاری رکھا اور پھر اپنا دوسرا سائڈ ونڈر بھی خالی کر دیا۔ جس نے اس کے بازو کی جڑ پر ضرب لگائی اور جب اس سے دھواں نکلنے لگا تو میں نے دیکھا کہ ہم ہلواڑہ نہر پار کر رہے ہیں۔ میں ابھی تک ہندوستانی سرحد کے کافی اندر تھا اور ایندھن کی قلت محسوس کر رہا تھا۔ اس لئے میں پلٹا اور درختوں کی سطح پر نیچے آ گیا۔ جب میں پاکستان اور ہندوستان کی سرحد بنانے والے دریائے راوی پر پہنچا تو ایندھن بچانے کے لئے اوپر بلند ہو گیا۔ مجھے اپنے نمبر ۲ کے ضائع ہو جانے کا سخت افسوس تھا اور میں لاشعوری طور پر اسے آر ٹی پر آواز دیتا رہا اور جی سی آئی نے اطلاع دی کہ "کوئی رابطہ نہیں۔"

حقیقت میں فلائنگ آفیسر شوکت ہنٹر کی ضرب لگنے کے بعد اپنے سیبر سے ایجیکٹ کر کے ترن تارن کے پاس اُتر گئے اور ہندوستانیوں کے ہاتھوں گرفتار ہو گئے تھے۔ جب وہ پیراشوٹ سے نیچے اُتر رہے تھے تو زمین سے ان پر ۳۰۳ ر اور شاٹ گن سے گولیاں چلائی گئیں۔ بعد میں ایک ہندوستانی سرجن نے ان کے جسم سے گولیاں نکالیں اور آخر کار وہ آگرہ میں دیگر پاکستانی جنگی قیدیوں سے جا ملے ۔!

اسکواڈرن لیڈر عالم کے کھاتے میں امرتسر کے مشرق میں دو ہنٹر تباہ کرنے کا اندراج ہو گیا۔ اور اس طرح جنگ میں ان کے ہاتھوں تباہ ہونے والے ہنٹر طیاروں کی تعداد ۹ ہو گئی۔ اس کے ساتھ انہوں نے دو ہنٹروں کو نقصان بھی پہنچایا تھا۔ یہ سب کچھ صرف تین معرکوں میں ہوا۔ اسکواڈرن لیڈر اپنے محبوب سیبر کے بارے میں صرف ایک تنقید کی اجازت دے سکتے تھے۔ اور وہ یہ کہ اس کی کمزوری تھرسٹ/وزن کا تناسب تھی۔ خاص طور پر اس وقت جب یہ ۲۰۰ گیلن کے فاضل ٹینک بھی ساتھ لئے ہو۔

"ٹینک کے ساتھ یہ پاکستان کے موسم گرما کی حدت میں ۲۰ ہزار فٹ سے زیادہ بلند ہی نہیں ہوتا۔ اس کے مقابلے میں ہنٹر ٹینک کے ساتھ یا اس کے بغیر سات درجہ قوتِ ثقل کا اہل ہے اور ۶۶ فیصد زائد قوت کا حامل بھی۔ لیکن ہندوستانی مشکل ہی سے لڑتے۔ میں نے ۳۶ گشتی پروازیں اور چار یا پانچ زمینی حملے کی کارروائیاں کیں لیکن ہندوستانی فضائیہ کے طیاروں سے صرف تین بار رابطہ ہوا۔"

حالانکہ ہندوستانی فضائیہ کے ساتھ درپیش آنے والا یہ اسکواڈرن لیڈر عالم کا آخری معرکہ تھا لیکن سرگودھا کے دیگر سیبر طیاروں کے ہندوستانی فضائیہ سے مزید روابط ہوئے۔ ۱۸ ستمبر کو فلائٹ لیفٹیننٹ سید سعد اختر حاتمی کی قیادت میں ۴ سیبر طیارے جن پر فلائٹ لیفٹیننٹ ہمایوں نمبر ۲ کی حیثیت سے فلائٹ لیفٹیننٹ ایس این جیلانی نمبر ۳ اور فلائٹ لیفٹیننٹ سیسل چودھری نمبر ۴ کی حیثیت سے موجود تھے۔ ہندوستانی فضائیہ کے ۴ نیٹ طیاروں سے

ایک ایسی جھڑپ میں شریک ہوئے جسے پاک فضائیہ اور انڈین ایئر فورس کے گراؤنڈ کنٹرولرز کی ذہانت کا کلاسیکی معرکہ قرار دیا جا سکتا ہے۔ سیکسر پر فلائٹ لیفٹیننٹ فاروق حیدر کنٹرولر تھے اور ہندوستانی طیاروں کی رہنمائی امرتسر سے "فش آئل" کے ذریعے فلائٹ لیفٹیننٹ مہتا کر رہے تھے۔

چاروں سیبر طیارے معمول کے مطابق تقریباً ۱۱ بجے صبح ہندوستانی سرحد کے اندر ترن تارن اور امرتسر کے درمیان ۲۵ ہزار فٹ کی بلندی پر گشت میں مصروف تھے۔ کو سیکسر نے خبردار کیا کہ نیٹ طیارے مداخلت کے لئے آ رہے ہیں۔ یہ اطلاع آرٹی نشریات سن کر اور راڈار پر دیکھنے کے بعد بھیجی گئی تھی۔ اس وقت سیبر ہندوستان کے اندر مشرق کی سمت میں پرواز کر رہے تھے۔ اور ایف ۔ ۸۶ طیاروں سے تقریباً ۱۲ میل سیدھ میں ۲۹ ہزار فٹ کی بلندی پر جنوب کی طرف بڑھتے ہوئے بتائے گئے تھے۔

" نیٹ آٹھ میل قریب آ کر تمہاری سمت رُخ بدل رہے ہیں۔" سیکسر کنٹرولر نے بتایا۔" دائیں جانب ۱۸۰ ڈگری پر رُخ تبدیل کر لو۔" ایسا معلوم ہوتا ہے کہ اس حرکت پر ہندوستانی کنٹرولر سے چوک ہو گئی اور جیسے ہی ایف ۔ ۸۶ طیاروں نے اپنے فاضل ٹینک گرائے اور پوری قوت کا استعمال شروع کیا۔ انہیں ایک بار پھر دائیں جانب ۱۸۰ درجہ رخ تبدیل کرنے کی ہدایت ملی۔ ۹۰ درجہ پر ہوشیار اور تمہارا ہدف بالکل سامنے دو میل پر آ رہا ہے۔" سیکسر نے بتایا۔ مداخلت کاری کے لئے فلائٹ لیفٹیننٹ فاروق حیدر کا اندازہ بہت ہی خوبصورت تھا اور سیسل چودھری پہلا ہوا باز تھا جس نے آواز دی۔" رابطہ۔" چار نیٹ بالکل سامنے قطعی صحیح وقت پر۔"

یہ ظاہر تھا کہ نیٹ طیارے ابھی تک ایف ۔ ۸۶ طیاروں کو تلاش نہیں کر پائے تھے۔ یہی حال دیگر سیبر ہوا بازوں کا تھا جن کی ابھی تک ہندوستانی طیاروں پر نظر نہیں پڑی تھی۔ اچانک ہندوستانی طیارے تیزی سے دائیں جانب ہٹ گئے غالباً ان کے اپنے جی سی آئی نے خبردار کر دیا تھا اور ایک نیٹ سیسل چودھری کے سامنے سائڈ ونڈر کے شاندار ہدف کے طور پر پیش ہو گیا۔

بد قسمتی سے اس فارمیشن میں ان کا سیبر واحد طیارہ تھا جو سائڈ ونڈر سے لیس نہیں تھا اور نیٹ ایف ۔ ۸۶ کی مشین گن کی زد سے باہر تھا۔

اس وقت تک آٹھوں طیارے جوڑی کی شکل میں ایک دوسرے کے عقب میں آنے کی کوشش کرتے ہوئے ایک بڑے دائرے میں چکر لگا رہے تھے اور معمول کے مطابق اس عمل میں وہ تیزی سے نیچے آتے جا رہے تھے یہاں تک کہ وہ ۱۰ ہزار فٹ کی سطح پر آ گئے۔ چند ہوا بازوں نے طیارہ شکن توپوں کی فائرنگ کو بھی اپنی طرف آتے دیکھا اور یہ ظاہر تھا کہ وہ ترن تارن کے علاقے میں فوجی اجتماع کے عین اوپر تھے۔

نیٹ کی ایک جوڑی نے فلائٹ لیفٹیننٹ حاتمی کو کچھ دبانا شروع کر دیا یہاں تک کہ وہ دائیں طرف بچ نکلے اور نیٹ بائیں ہاتھ پر مڑ گئے۔ سیسل چودھری نے حاتمی کو آواز دے کر اپنا رُخ پھر موڑنے کو کہا۔ اس کے نتیجے میں وہ نیٹ کے عقب میں پہنچ گئے اور اب حریف میزائل کی زد میں تھا۔ حاتمی نے ایک جی اے آر ۔ ۸ فائر کر دیا۔ اور ایک نیٹ فوراً جھٹکے کے ساتھ اپنی پشت پر پلٹ گیا۔ سفید دھوئیں کی لہر چھوڑتا ہوا ۲ ہزار فٹ کی بلندی سے سیدھا زمین کی طرف چلا گیا۔ دوسرا نیٹ غوطہ لگا کر بھاگ نکلا۔ سیسل چودھری نے دیکھا کہ ایک اور ہندوستانی طیارے کو ہندوستان کی طیارہ شکن توپوں سے بازو پر ضرب لگی اور وہ تباہ ہو گیا۔ بقیہ نیٹ طیارے چاروں سیبر طیاروں کو خراش لگائے بغیر معرکے سے بھاگ نکلے۔

۱۸ ستمبر کو ایک اور جھڑپ فضائی معرکہ قرار دیئے جانے کی اہل تو نہیں حالانکہ اس کے نتیجے میں ایک غیر شناخت شدہ ہندوستانی طیارہ مار گرایا گیا۔ مغربی پاکستان کے جنوب میں بدین کے راڈار اسکرین پر ایک "سائے" یا دشمن کے مشتبہ طیارے کے ابھار کے بعد ماری پور سے ایک ایف ۔ ۸۶ مداخلت کے لئے فضا میں بلند ہوا۔ یہ کامیاب کارروائی ثابت ہوئی اور حریف مار گرایا گیا۔ اسی شام آل انڈیا ریڈیو نے اعلان کیا کہ یہ ایک ٹرانسپورٹ طیارہ تھا جس میں گجرات کے وزیر اعلیٰ اپنے خاندان کے ساتھ سفر کر رہے تھے اور یہ سب ہلاک ہو گئے۔

۲۲ دن کا آخری فضائی معرکہ ۔ ۲۰ ستمبر کو اس وقت ہوا جب معمول کے مطابق ۴ سیبر قصور اور لاہور کے درمیان حربی گشتی پرواز میں مصروف تھے کہ ہندوستانی فضائیہ نے ان کی موجودگی پر غیر معمولی تیز رفتار ردعمل کا اظہار کیا۔ اس موقع پر حربی گشتی پرواز کی قیادت اسکواڈرن لیڈر شربت علی چنگیزی کر رہے تھے۔ فلائٹ لیفٹیننٹ اظہر الحق ملک ان کے نمبر ۲ اور فلائٹ لیفٹیننٹ ایس. این. اے جیلانی اور امان اللہ خان بالترتیب نمبر ۳ اور ۴ کی پوزیشن پر تھے۔ حالانکہ ۲۰ ہزار فٹ کی بلندی پر آسمان بالکل صاف تھا لیکن موسم گرما کی حسب معمول دھند کی بنا پر نیچے کچھ نظر نہیں آ رہا تھا۔

یہ چاروں دشمن کے علاقے میں بلند ہوتے ہوئے سیکسر کے شمال میں بڑھ رہے تھے۔ لاہور کے اوپر فلائٹ لیفٹیننٹ امان اللہ خان نے اپنی آنکھ کے کونے سے دھند میں چند سیاہ دھبے تیرتے ہوئے دیکھے۔" دو قزاق پانچ ہزار فٹ نیچے دائیں ہاتھ پر سامنے سے ذرا ہٹ کر" انہوں نے خبردار کیا اور جیسے ہی سات ڈراپ ٹینک (اسکواڈرن لیڈر چنگیزی کا ایک ٹینک جھول گیا) ایندھن کے چمکتے ہوئے قطرے برساتے ہوئے اڑ گئے۔ حملے کے لئے گن سوئچ منتخب کرلئے گئے اور نشست بھی آزمائی گئی۔

اور جب دشمن کے دو طیارے اتنے قریب پہنچے کہ ہنٹر شناخت ہوئے۔ فلائٹ لیفٹیننٹ جیلانی اور امان اللہ خان نے ان پر غوطہ لگایا لیکن عین اس وقت اسکواڈرن لیڈر چنگیزی نے ہنٹر کی ایک جوڑی بالکل سامنے دیکھ لی جو نمبر ۳ اور ۴ پر جھپٹ پڑنے کی تیاری میں تھی۔ لیڈر نے ہنٹر کی دوسری جوڑی پر غوطہ لگایا اور اس طرح ہنٹر، سیبر اور ہنٹر اور پھر مزید سیبر طیاروں کا ایک حقیقی جلوس بن گیا

جو جوڑی کی شکل میں آسمان پر لرز رہے تھے۔

اپنے ہدف پر نظریں جمانے والا پہلا ہواباز صوبہ بلوچستان کے ہزارہ قبیلے کا نوجوان اسکواڈرن لیڈر چنگیزی تھا جو اپنے طیارے کے بازو سے جھولتے ہوئے ایک فاضل ٹینک کی شکل کے باوجود ہنٹر طیاروں کی جوڑی کے درمیان اپنا چکر نکالنے میں کامیاب ہوگیا۔ فلائٹ لیفٹیننٹ ملک نے آواز دی "قائد تمہارا عقب محفوظ ہے۔" اور جیسے ہی ہنٹر ان کی شست پر ابھرا اسکواڈرن لیڈر نے ایک مختصر برسٹ فائر کردیا۔ دشمن کے طیارے کے نیوز پیج پر ضربات نمایاں تھیں۔ اور دوسرے برسٹ کے بعد وہ دھواں اُگلنے لگا۔"

فلائٹ لیفٹیننٹ ملک نے آواز دے کر پوچھا۔ "قائد یہ شعلوں میں کیوں تبدیل نہیں ہوا۔" اسکواڈرن لیڈر چنگیزی نے کہا۔ "ذرا انتظار کرو۔" اور انہوں نے محسوس کیا کہ ہنٹر طیارے کی جان پر کھیل جانے والی نقل و حرکت کا تعاقب کرتے ہوئے جھولتے ہوئے ٹینک کی وجہ سے ان کا سیبر تھوڑا سا جھٹکا کھا رہا تھا انہوں نے رڈر کو دبایا اور ہنٹر کو بائیں سے دائیں تک اپنی گن سائٹ پر لاتے ہوئے دو سیکنڈ کا ایک اور برسٹ فائر کیا۔ ایک بار پھر، غالباً ہواباز ہلاک ہوگیا۔ اس لئے کہ ہنٹر اپنی جارحانہ گردش سے نکل کر عام سطح پر آگیا اور کسی تیز رفتاری کے بغیر بے جان انداز میں غوطہ کھا گیا۔

اسی لمحے اسکواڈرن لیڈر نے چار نیٹ طیارے دیکھے جو اچانک بائیں طرف سے اُبھر رہے تھے اس لئے اس ہنٹر پر آخری برسٹ کے بعد جو زمین پر غوطہ کھا گیا، چنگیزی نئے حریفوں کا مقابلہ کرنے کے لئے بائیں طرف تیزی سے پلٹے۔ اپنے نمبر ۲ سے ان کا رابطہ ٹوٹ گیا تھا جو آر ٹی پر جواب نہیں دے رہا تھا۔ حالانکہ وہ دیگر ہندوستانی طیاروں سے برسرِ پیکار دوسرے سیبر ہوابازوں کی آواز آر ٹی پر سُن رہے تھے۔

دراصل فلائٹ لیفٹیننٹ ملک پر اس وقت ایک نیٹ نے وار کردیا تھا۔ جب وہ اپنے قائد کے عقب کی حفاظت کر رہے تھے اور ان کے سیبر کے لشار بورڈونگ اور فیوز لیج پر ۳۰ ایم ایم کی توپ کے شدید دھماکہ خیز گولوں کی کئی ضربات لگیں تھیں اور جیسے ہی انہوں نے اپنے عقبی عکس ریز شیشے میں دیکھا مزید دو نیٹ اپنی توپوں سے اندھادھند شعلے اُگلتے ہوئے آرہے تھے۔ حالانکہ انہوں نے بچ نکلنے کے لئے شدت سے رُخ موڑنا چاہا لیکن انہیں مزید مار لگی۔

سیبر نے دائرے کی آخری حد تک ایک جھٹکا کھایا لیکن فلائٹ لیفٹیننٹ ملک نے کاک پٹ میں گہرا دھواں بھر جانے کے باوجود طیارے پر دوبارہ قابو پالیا۔ ان کا آر ٹی تباہ ہوچکا تھا اور طیارہ مشکل ہی سے فضا میں قائم رہ سکتا تھا لیکن انہوں نے معرکے سے باہر غوطہ لگا کر پاکستان کی طرف آنے کا راستہ نکال ہی لیا۔ سرحد پار کرتے ہی آخر کار سیبر کنٹرول سے باہر نکل گیا اور وہ لاہور کے قریب ایجکٹ کرنے پر مجبور ہوگئے۔ وہ کسی بڑی چوٹ کے بغیر پیراشوٹ کے ذریعے زمین پر آئے اور چند گھنٹوں میں واپس سرگودھا پہنچ گئے۔

اسی دوران فلائٹ لیفٹیننٹ جیلانی اور امان اللہ خاں بقیہ تین ہنٹر طیاروں سے معرکہ آرائی میں مصروف تھے۔ ان کے ساتھ چار نیٹ بھی شامل ہوگئے تھے اور جب جیلانی ہنٹر طیاروں کے ساتھ چکر کاٹ رہے تھے امان اللہ خاں ان کے ونگ پر اس وقت تک موجود رہے جب تک کہ ایک نیٹ نے ان پر حملہ نہ کردیا اور اس کے ساتھ ہی وہ وہاں سے ہٹنے پر مجبور ہوگئے۔ ان پر دوسرے ہنٹر نے بھی فائرنگ کی لیکن خوش قسمتی سے نشانہ خطا ہوگیا۔ آخر کار فلائٹ لیفٹیننٹ جیلانی اپنے حریف کو چکر دینے میں کامیاب ہوگئے۔ اور جیسے ہی ہنٹر ان کی شست پر آیا انہوں نے بہت قریب سے بکتر شکن اور دھماکہ خیز گولیوں کی دھار اس پر انڈیل دی۔

جیسے ہی شعلوں میں لپٹا ہوا ہنٹر کنٹرول سے باہر ہوکر نیچے گیا۔ ہندوستانی فضائیہ کے بقیہ طیارے معرکے سے نکل کر غائب ہوگئے۔ ایئر کموڈور مسرور حسین نے جو سیکٹر میں پورا معرکہ دیکھ رہے تھے پاک فضائیہ کے طیاروں سے کہا کہ دشمن کا پیچھا کرو لیکن اندھیرا تیزی سے بڑھ رہا تھا اور ہندوستانی فضائیہ کے طیارے دور دور تک نظر نہیں آرہے تھے۔

"کیسی گذری؟" ایئر کموڈور نے آر ٹی پر واپس آنے والے پائلٹوں سے پوچھا۔

"میں نے ایک ہنٹر مارا۔" اسکواڈرن لیڈر چنگیزی نے جواب دیا۔

"میں نے بھی ایک ہنٹر مارا۔" فلائٹ لیفٹیننٹ جیلانی نے اضافہ کیا۔

"میں بچ نکلا۔" فلائٹ لیفٹیننٹ امان اللہ خاں نے تھکے ہوئے لہجے میں جواب دیا۔

ممکن ہے فلائٹ لیفٹیننٹ خاں اس معرکے کو بے رنگ محسوس کر رہے ہوں۔ کیونکہ ان پر جنگ کے دوران ٹینک شکنی کا ایک خصوصی جنون طاری رہا۔ سرگودھا کے ضربی بازو کے اسکواڈرن نمبر ۱۹ کے فلائٹ کمانڈر کی حیثیت سے انہوں نے قریبی اعانت کی کارروائیوں میں خصوصی مہارت حاصل کی تھی۔ جس کے دوران ان کے کھاتے میں کم از کم ۴۰ ہندوستانی ٹینکوں کی تباہی درج کی گئی۔

حالانکہ اس کے بعد ۲۳ ستمبر کو جنگ بندی تک کوئی معرکہ آرائی نہیں ہوئی لیکن پاک فضائیہ کے سیبر طیاروں نے مشرقی اور مغربی پاکستان سے ہندوستان کے نسبتاً کمزور دفاعی انتظام والے چند ہوائی اڈوں کے خلاف جوابی کارروائی کا سلسلہ جاری رکھا۔ مشرقی صوبے میں جہاں بری جنگ ۹ ستمبر کے بعد تک گیالدہ اور لال منیر ہاٹ کے اطراف معمولی جھڑپوں تک محدود رہی۔ نمبر ۱۴ اسکواڈرن چوکس رہا اور کالائی کنڈہ پر ابتدائی حملے کے علاوہ دیگر کارروائیاں کرتا رہا۔ ۱۴ ستمبر کو انڈین ایئر فورس نے چٹاگانگ، کرمی ٹولہ، جیسور، رنگ پور اور سراج نگر پر بمباری کی اور نمبر ۱۴ اسکواڈرن نے انتقامی کارروائی کے طور پر مشرقی پاکستان کے دارالحکومت ڈھاکہ کے شمال میں واقع باگ ڈوگرہ کے فوجی ہوائی اڈے پر ضرب لگائی۔

ہر ایک اپنے بازوؤں کے نیچے ۲ ڈراپ ٹینک لئے ہوئے سیبر کے

ابتدائی لمحات میں ۴ سیبر طیارے باگ ڈوگرہ کیلئے نیچی پرواز کے طویل سفر پر روانہ ہوئے اور بغیر کسی مداخلت کے ہدف پر پہنچ گئے۔ بدقسمتی سے ایئر فیلڈ پر بہت کم سرگرمی نظر آئی جہاں صرف ایک یا دو اوراگن طیارے چھپے ہوئے حصار کے اندر کھڑے تھے اور مختلف اقسام کے کچھ طیارے ادھر اُدھر کھڑے تھے۔ سیبر نے باگ ڈوگرہ پر اپنی ۵۰ء انچ کی مشین گن سے ایک منظم کارروائی کی۔ ہر ایک سیبر نے دو بار ہوائی میدان پر سے گذر کر اپنا کام دکھایا جبکہ فلائٹ لیفٹیننٹ فاروق خاں نے تین بار یلغار کی۔ انہوں نے ایک سی۔ ۱۱۹ پیکٹ ٹرانسپورٹ طیارہ اور مستعدی کے پلیٹ فارم پر موجود ایک ہنٹر کے علاوہ ایک ہیلی کاپٹر ایندھن فراہم کرنے والا پمپ اور ایک ویمپائر تباہ کر دیا جو ایئر فیلڈ پر دوڑ رہا تھا۔ بعد میں اعلان کیا گیا کہ اس ویمپائر کا ہوا باز اسکواڈرن لیڈر ایم۔ بے مارسٹن حملے میں ہلاک ہو گیا۔ سیبر طیاروں نے اپنی غیر واقعاتی واپسی میں بلند ہونے سے پہلے سلی گوڑی کی چھاؤنی پر گولیاں برسائیں۔

چند دن بعد ۱۴ ستمبر کو اسکواڈرن نمبر ۱۴ نے کلکتہ کے قریب بارک پور اور پاکستانی سرحد کے قریب اگرتلہ کے ہوائی میدانوں پر ۳ ایف۔ ۸۶ طیاروں سے مزید حملے کئے۔ اسی دن رامپور ہاٹ پر ہندوستانی فضائیہ کے راڈار اسٹیشن پر بھی گولیاں برسائیں۔ طویل فاصلے پر واقع بارک پور پر بھی ۴ خارجی ایندھن ٹینک کی ضرورت تھی، حالانکہ طیاروں کی صفائی کے اس اڈے پر ایک بار پھر کوئی خاص سرگرمی نظر نہیں آئی لیکن اس کے باوجود ۴ سیبر طیاروں نے ایک سی۔ ۱۱۹، ایک کینبرا اور دو ڈگلس سی۔ ۴۷ زمین پر تباہ کرنے کے ساتھ فضائی ٹریفک کنٹرول کی عمارت کو نیست و نابود کرنے کا دعویٰ کیا۔ اگرتلہ تو کسی قسم کی فضائی سرگرمی سے قطعی عاری ثابت ہوا، حالانکہ اطلاع یہی تھی کہ یہ اڈہ سی۔ ۱۱۹ طیاروں کے زیر استعمال ہے۔ حملہ آور سیبر طیاروں کو اس ضرب کے لئے ایندھن کے فاضل ٹینک درکار نہیں تھے۔ انہوں نے اس اڈے کی عمارتوں اور بیرکوں پر اپنی مشین گنوں کی گولیوں کو بکھیر دیا۔ خیال کیا جاتا ہے کہ اس سے انڈین ایئر فورس کے عملے کے کئی اراکین ہلاک ہوئے۔

باگ ڈوگرہ کے شمال مشرق میں ہاسی مارا کے ہوائی میدان پر مشرقی پاکستان سے ۱۷ ستمبر کو ایک اور حملہ کیا جانا تھا مگر اسے ترک کرنا پڑا۔ پاک آرمی کے مقامی جی او سی کی درخواست پر جنگ میں شدت سے گریز کی خاطر مشرقی پاکستان میں مزید فضائی کارروائیوں کا سلسلہ منقطع کر دیا گیا۔ لیکن تقریباً نصف درجن حملوں کے دوران اسکواڈرن نمبر ۱۴ نے دو سیبر طیاروں کے نقصان کے ساتھ انڈین ایئر فورس کے ۲۴ طیارے تباہ کر ڈالے۔

کرمی ٹولہ کے اسٹیشن کمانڈر کو ایئر ہیڈ کوارٹر نے ہندوستانی فضائیہ کے اڈوں پر حملے کے لئے منصوبہ بندی اور عمل کا مکمل اختیار دیا تھا اور "دم تراش" اسکواڈرن نمبر ۱۴ کی مدد سے انہوں نے یہ کام بخوبی انجام دیا۔

اسی دوران مغربی پاکستان سے ہوائی میدانوں پر فضائی حملوں کا سلسلہ نوزی حیدر کی قیادت میں پشاور کے ایف۔ ۸۶ ہوا بازوں کے اسکواڈرن نمبر ۱۹ کی وادی کشمیر میں سری نگر پر کارروائیوں تک محدود کر دیا گیا۔ حالانکہ سری نگر سے قطعی کسی سرگرمی کا اظہار نہیں ہو رہا تھا لیکن پھر بھی یہ ایک ایسا خطرہ تھا جسے پاک فضائیہ نظر انداز نہیں کر سکتی تھی۔ اسکواڈرن نمبر ۱۹ نے سری نگر سے اپنی شناسائی کی ۱۱ ستمبر کو اس وقت تجدید کی جب اس کے دو سیبر طیاروں نے ہوائی میدان کا جلدی سے معائنہ کیا۔ اس پر نظر آنے والا واحد طیارہ اقوام متحدہ کا ایک کاریبو ٹرانسپورٹ طیارہ تھا جسے نظر انداز کر دیا گیا اور حملے میں موٹر گاڑیوں اور عملے کی کاروں کو نشانہ بنایا گیا۔

سری نگر کو ناقابل استعمال بنانے کی اپنی مہم میں پاک فضائیہ نے ۱۴ ستمبر کی سہ پہر کو ایک بار پھر اس پر حملہ کیا۔ اس بار حملہ آور چار بی۔ ۵۷ بمبار تھے جو پشاور کے چار سیبر طیاروں کی حفاظت میں دن کی کارروائی کا آغاز کر رہے تھے۔ پاک فضائیہ کے طیاروں کو دشمن کے لڑاکا طیاروں کا سامنا نہیں کرنا پڑا۔ لیکن بھاری طیارہ شکن توپوں کی ۱۵ ہزار فٹ تک بلندی کی آتش بازی کی اطلاع ضرور ملی۔ معمول کے مطابق ایئر فیلڈ پر سرگرمیاں نہ ہونے کے برابر تھیں۔ لیکن رن وے پر ضرب لگائی گئی اور بی۔ ۵۷ طیاروں کے ٹھیک ٹھیک نشانے سے انڈین ایئر فورس کا ایک ڈگلس سی۔ ۴۷ اور بدقسمتی سے اس کے قریب ہی کھڑا ہوا اقوام متحدہ کا کاریبو طیارہ تباہ ہو گئے۔

دن کی روشنی میں انڈین ایئر فورس کے ہوائی میدانوں کے خلاف بی۔ ۵۷ طیاروں کا یہ دوسرا حملہ تھا۔ ان طیاروں نے دن کے ایک بجے چار سیبر طیاروں کی حفاظت میں جموں کے اڈے پر بھی حملہ کیا تھا۔ بی۔ ۵۷ کے پہلے حملے کی تکمیل تک طیارہ شکن توپوں کی کسی فائرنگ کا سامنا نہیں ہوا۔ اس نے زیادہ صحیح غوطہ مار بمباری کے لئے ان کی ہمت بڑھا دی، اور جب پاک فضائیہ کے بالکل محفوظ طیارے اپنے اڈے کی طرف واپس ہوئے تو زمین پر کئی ٹرانسپورٹ اور ہلکے طیارے جلتے ہوئے نظر آ رہے تھے۔

پشاور سے ایف۔ ۸۶ طیاروں نے جنگ کے دوران اپنا آخری حملہ ۲۱ ستمبر کو اس وقت کیا جب ۴ سیبر طیاروں نے اسکواڈرن لیڈر نوزی حیدر کی قیادت میں سری نگر پر غوطہ مار کر بم گرائے۔ اسے بالکل ٹھیک کارروائی قرار دیا جا سکتا تھا۔

یہ حملہ حفاظتی طیاروں کے بغیر کیا گیا تھا اور ہر سیبر طیارہ اپنے بازوؤں کے نیچے ایک ایک ہزار پونڈ کے دو عدد بموں کے ساتھ دو عدد ۲۰۰ گیلن کے فاضل ایندھن ٹینک کے بوجھ سے دبا ہوا تھا، حالانکہ حفاظتی طیارے دستیاب نہیں تھے پھر بھی اُونچی پہاڑیوں اور گھاٹیوں کی وجہ سے زیادہ سے زیادہ بلند پرواز ضروری تھی مگر اپنے بھاری بوجھ کی وجہ سے سیبر ۲۲ ہزار فٹ کی بلندی سے اوپر اڑ کھڑانے کے قابل نہ تھے۔

سیکسر کی اس تنبیہ کے باوجود کہ پٹھانکوٹ سے دشمن کے طیارے فضا

میں بلند ہو رہے ہیں اسکواڈرن نمبر ۱۹ کے سیبر طیاروں نے بڑے منظم طریقے سے حملہ کیا اور ان کے آٹھ بموں میں سے چھ نے سری نگر کے مرکزی رن وے پر شگاف ڈال دیئے۔ سیبر طیارے نیچی سطح پر واپس ہوئے اور سب ہی بحفاظت پشاور پہنچ گئے۔ چند دن بعد اسکواڈرن نمبر ۱۹ کے دو سیبر طیاروں نے ۲۰ ہزار فٹ کی بلندی پر امرتسر اور آدم پور کے درمیان ۲۰ منٹ تک گشتی پرواز کی۔ ان کے ساتھ فنی خرابی کی وجہ سے پرواز ترک کر دینے والے دو اور ایف ۸۶ تھے۔ ان کا مقصد انڈین ایئر فورس کو معرکہ آرائی کی ترغیب دینا تھا۔ ریڈار نے سیبر طیاروں کو مطلع کیا کہ ہندوستانی فضائیہ کے دو طیارے آدم پور سے فضا میں بلند ہو رہے ہیں لیکن جیسے ہی ایف ۸۶ ان کی طرف پلٹے دشمن کے طیارے فوراً ہی ہندوستان کی طرف واپس چلے گئے۔ سیبر ہندوستانی فضائیہ کے ان طیاروں سے ۱۲ میل سے زیادہ قریب تک نہیں پہنچ پائے لیکن جب ایف ۸۶ طیاروں نے واپسی کے لئے نیچی سطح پر غوطہ لگایا تو اس وقت جب ان کا ایندھن آخری سطح تک گر گیا۔ چھ ہنٹر طیارے کچھ دور تک ان کا تعاقب کرتے رہے۔ ایف ۸۶ طیارے درختوں کی بلندی کی سطح پر تھے اور تعاقب کرنے والوں سے بچ نکلنے میں کامیاب رہے۔

■■■

پاک فضائیہ: شبینہ بمباری کی مہم

جنگ سے پہلے اپنی منصوبہ بندی میں پاک فضائیہ نے رات کے وقت بی، ۵۷ طیاروں کے استعمال سے ہندوستانی فضائیہ کے ہوائی اڈوں پر شگاف ڈال کر دشمن کی قوت کو مفلوج کر دینے کا فیصلہ کیا تھا تاکہ ان حملوں کے بعد پاک فضائیہ کے سیبر دوسری صبح آرام سے اپنی کارروائی جاری رکھ سکیں۔ لیکن جلد ہی پتہ چل گیا کہ پاک فضائیہ کی شبینہ بمباری کی مہم کوئی سودمند کارروائی نہیں اس لیے کہ رن وے پر پڑنے والے شگاف جلد ہی پُر کیے جا سکتے ہیں اور جب تک علاقۂ جنگ میں انڈین ایئر فورس کے تمام ہوائی اڈوں کو بیک وقت ناکارہ نہیں کیا جاتا ہندوستانی فضائیہ کی مداخلت کار فورس فضا میں سرگرم رہنے کی اہل ہوگی۔

لیکن اس کے باوجود پاک فضائیہ کے طیارے پوری جنگ کے دوران رات میں حملوں کو اہم فریضہ سمجھ کر سرگرم عمل رہے۔ اس مدت میں بی۔ ۵۷، طیاروں کی ۱۹۵ کارروائیوں میں سے ۹۴ اکر موثر قرار دیا گیا۔ ان میں ۲۰ حملے پاک بری فوج کی مدد کے لیے ہندوستانی فضائیہ کے اڈوں اور راڈار تنصیبات پر کیے گئے تھے۔ حقیقت میں بی۔ ۵۷ طیاروں کے لیے ہندوستان کے پانچ ہوائی اڈوں، آدم پور، پٹھانکوٹ، جودھپور، ہلواڑہ اور جام نگر پر کم نقصانات کے باوجود انتشار برپا کرنا ہر رات کا مشغلہ بن گیا تھا۔ پندرہ بیس منٹ کے وقفے کے ساتھ ایک قطار میں اپنے ہدف پر پہنچ کر زیادہ نقصان تو نہیں پہنچایا جا سکا مگر مجموعی طور پر انڈین ایئر فورس کی کوششوں میں زبردست رخنہ اندازی ضرور کی گئی۔ حقیقت یہ ہے کہ ہندوستان کے پاس جتنی بڑی فضائیہ تھی۔ اس کے مقابلے میں اور پاک فضائیہ کی توقعات کے خلاف انڈین ایئر فورس کی کارکردگی کی سطح بہت پست رہی۔ اور اس کی وجہ بی، ۵۷ کی مسلسل جوابی کارروائی ہی کو قرار دیا جا سکتا ہے۔

زیادہ تر مہمات کے لیے بی۔ ۵۷ کا اوسط بار سات ہزار پونڈ ہوتا تھا۔ حالانکہ چند مواقع پر یہ بمبار آٹھ ہزار پونڈ کا پورا بوجھ بھی لے گئے۔ طیارے کے اندر ایک ہزار پونڈ والے بم رکھے جاتے۔ یہ دوسری جنگِ عظیم کے زمانے کے شدید دھماکہ خیز بم برطانیہ کے تیار کردہ تھے۔ اس کے علاوہ عام مقاصد والے امریکی ساختہ ساڑھے سات سو پونڈ وزنی اتنے ہی بم طیارے کے بازوؤں کے ساتھ نصب کیے جاتے۔ ۴۳۔ ۱۹۴۲ء میں بنائے جانے والے بم سرکاری طور پر اپنی میعاد پوری کر چکے تھے۔ مگر یہ ان بموں سے مختلف نہیں تھے جو رائل ایئر فورس نے کینیا اور ملایا میں مناسب نتائج کے ساتھ استعمال کیے تھے۔ اگر ان بموں میں تاخیری فیوز نصب کیے جاتے تو رن وے کے کنکریٹ پر زیادہ بہتر نتائج حاصل ہو سکتے تھے۔ اگر بم پھٹنے میں نصف سیکنڈ کی بھی تاخیر ہوتی تو وہ کنکریٹ کی سطح میں گھس کر فوری پھٹ پڑنے والے فیوز کے مقابلے میں زیادہ بڑا شگاف ڈالتا۔ لیکن فوری طور پر صرف یہی فیوز دستیاب تھے۔ بمبار ونگ کے آپریشن انجینئرنگ کمانڈر اختر کے خیال میں تاخیر سے پھٹنے والے فیوز پاک فضائیہ کے حملوں کے بعد ہندوستانیوں کو کئی گھنٹے تک اپنے ہوائی اڈوں پر مصروف رہنے پر مجبور کر سکتے تھے۔

حالانکہ ۷ ستمبر کے بعد بی۔ ۵۷ کی ترجیحات میں رن وے کو ہدفِ اوّل کا مقام حاصل تھا مگر پھر بھی ان کے عملے کو ہوائی اڈے پر واضح ٹھکانوں مثلاً طیاروں کے حفاظتی حصار، پٹرول اور آئل لبریکینٹ کے ذخیرے اور ہینگرز وغیرہ کو بھی نشانہ بنانے کی ہدایت کی گئی۔

لیکن پاک فضائیہ کی ہر بمبار مہم کو سختی سے ہدایت تھی کہ وہ صرف فوجی ٹھکانوں پر حملے کریں۔ انہیں یہ واضح کر دیا گیا تھا کہ اگر فوجی ٹھکانے نظر نہ آئیں تو وہ اپنے بم واپس لے آئیں۔

جہاں تک ہندوستانی فضائیہ کے کینبرا طیاروں کا تعلق تھا ان کا معاملہ

بعض اوقات اس سے مختلف یا ان کے عملے نے ہدف کے علاقے میں بلا کسی لحاظ کے اپنے بم برسائے۔ واضح شہادت دستیاب نہ ہونے کی بناء پر یہ نہیں کہا جاسکتا کہ انڈین ایئر فورس نے جان بوجھ کر ایسا کیا یا غلطی سے! اپنے شبینہ حملوں میں انڈین ایئر فورس نے روشنی پھیلانے والے شعلوں کا بے تحاشا استعمال کیا۔ جب کہ پاک فضائیہ نے ان کا قطعی استعمال نہیں کیا۔ اس کی بجائے بی-۵۷ کے عملے نے وسط ستمبر کے نصف چاند کی روشنی پر انحصار کیا۔ اپنے مشن کے وقت کا تعین کرنے کے بعد وہ افق پر پندرہ ڈگری بلند ہو جاتے تاکہ انڈین ایئر فورس کے سفید رن وے کو دیکھا جا سکے۔ بمبار ونگ کے قائد ونگ کمانڈر امین لطیف بتاتے ہیں کہ اگر تاریکی کی وجہ سے ہدف نظر نہ آتا تو ہم ہدف پر پہنچنے کے وقت کے حساب کے مطابق ۲۰ ایم ایم کی گن سے کچھ گولیاں برسا دیتے اور اس کے جواب میں ہندوستانی طیارہ شکن توپیں آگ اگل کر خود ہی اپنے ہوائی اڈے کی نشاندہی میں مددگار بن جاتیں۔

پہلی شب کی ہیجانی مہم کے دوران میں بی-۵۷ طیاروں کو اپنی حد پرواز بڑھا کر رات کے تاریک لمحات میں تین حملے کرنے پڑے تھے۔ لیکن اس کے بعد ہر رات دو سے زائد حملوں کی اجازت نہیں دی گئی۔ یہ کافی بڑی پابندی تھی اور اس کے لیے بی-۵۷ کے عملے کو ہر روز کافی طویل فریضہ انجام دینا پڑتا تھا۔ پہلے ہفتے میں جب بی-۵۷ طیاروں نے پشاور سے پرواز کر کے شمالی علاقوں کے ہندوستانی ہوائی اڈوں پر حملے کیے، ماری پور میں قائم بی-۵۷ کی مرمت اور دیکھ بھال کی مرکزی تنظیم کی وجہ سے انہیں اپنا مشن مکمل کر کے ہر شب کراچی آنا پڑتا تھا۔ پاکستان کے شمالی علاقے کے اڈے دن کی روشنی میں انڈین ایئر فورس کے حملوں کے پیش نظر زیادہ غیر محفوظ سمجھے جاتے تھے۔

اس بمبار عملے کا دن چار بجے شام ماری پور سے ۶۵۰ میل دور پشاور یا رسالپور کے لیے پرواز سے شروع ہوتا جہاں وہ شام سے پہلے حملے کے لیے ایندھن وغیرہ حاصل کرتے۔ وہ دوسری صبح ماری پور آنے سے پہلے اپنی دوسری کارروائی کے لیے ایندھن اور گولہ بارود لینے کے لیے پشاور اترتے اور جب طیارہ صبح چھ بجے ماری پور کے رن وے پر دوڑ رہا ہوتا تو عملے کے کچھ ارکین نیند کے عالم میں ہوتے۔ ونگ کمانڈر اختر بتاتے ہیں کہ واپسی کی دو گھنٹے طویل پرواز کے دوران وہ اپنا ہیلمٹ اتار کر اپنے چہرے پر اس سے ضرب لگاتے تاکہ نیند کا غلبہ طاری نہ ہونے پائے۔

۶ ستمبر اور ۷ ستمبر کی رات کو ہندوستان کے چار ہوائی اڈوں کے خلاف بی-۵۷ کی کارروائی میں جس کا باب ۱۹ میں ذکر ہو چکا ہے کل اٹھائیس پروازوں میں ۸۹ ٹن بم گرائے۔ اس میں جام نگر پر گرائے جانے والے ۲۴ ٹن بم بھی شامل تھے۔ ٹھیک ٹھیک نشانہ بازی کے اعتبار سے ان حملوں کو مناسب اور معیاری قرار دیا گیا۔ حالانکہ ہلواڑہ پر پہلا حملہ جزوی طور پر کامیاب قرار پایا۔ اس مہم پر جانے والے صرف چار بی-۵۷ بمبار اپنا ہدف تلاش کر پائے۔ لیکن اسی شب تین بی-۵۷ طیاروں کے دوسرے حملے سے زیادہ بہتر نتائج حاصل ہوئے۔ دونوں مراحل پر طیارہ شکن توپوں کی شدید گولہ باری کا سامنا ہوا لیکن یہ سد راہ ثابت نہ ہوئی۔

ان ابتدائی حملوں سے یہ واضح ہوگیا کہ ہندوستانی فضائی اڈوں پر کچھ نقصان ہونے کے باوجود یہ حملے ہندوستانی فضائیہ کی کارروائی روکنے میں مؤثر ثابت نہیں ہوئے۔ اگلے دن ایئر ہیڈ کوارٹر میں یہ فیصلہ کیا گیا کہ ان حملوں کے دائرہ کار میں رن وے کے علاوہ ہینگرز، عمارات اور دیگر تنصیبات کو بھی شامل کر دیا جائے۔ اس فیصلے پر ۷ اور ۸ ستمبر کی درمیانی شب میں ہونے والے حملوں تک عمل نہیں کیا جا سکا۔ ان میں وہ دو حملے بھی شامل تھے جن کے دوران چار بی-۵۷ بمباروں نے اپنا ہدف تلاش کر لیا اور اپنا سارا بار رن وے پر لڑھکا دیا۔

دو بی-۵۷ بمبار جودھپور میں انڈین ایئر فورس کے اڈے پر حملے کے لیے بھیجے گئے۔ یہ طیارے رات آٹھ بج کر ۴۴ منٹ پر جودھپور پہنچے لیکن ان میں سے صرف ایک اپنا ہدف تلاش کرنے میں کامیاب ہو سکا۔

۸ ستمبر کے ابتدائی گھنٹوں میں ایک بار پھر جودھپور پر چار بی-۵۷ بمباروں نے کسی خاطر خواہ نتائج کے بغیر حملہ کیا۔ اس موقع پر پاک آرمی کی درخواست پر تین بی-۵۷ بمباروں کو دریائے بیاس کے پل پر حملہ کرنے کا حکم دیا گیا۔ اس پر ایک ہزار پونڈ کے بارہ بم گرائے گئے۔ لیکن اس قسم کے واضح ہدف کے لیے رات کی بمباری کے نشانے ٹھیک ثابت نہیں ہوتے۔ دن کے وقت جائزہ سے پتہ چلا کہ پل اپنی جگہ صحیح کھڑا ہے۔ لیکن ہندوستانی فوج کے محاذ سے رابطے میں اس پل کی اہمیت کے باوجود پاک فضائیہ نے اس پر مزید بمباری کی کوشش ہی نہیں کی۔

رات کے وقت جائزہ لینے کی صلاحیت نہ ہونے کی وجہ سے شب خون کے نتائج کا تجزیہ کرنا پاک فضائیہ کے لیے ایک مشکل مسئلہ تھا۔ ۸ ستمبر کو دن کے وقت اسکواڈرن نمبر ۹ کے فلائٹ لفٹیننٹ آفتاب عالم کی قیادت میں دو ایف-۸۶ کی حفاظت میں اسکواڈرن نمبر ۲۰ کے ایک لاک ہیڈ آر ٹی-۳۳ نے آدم پور اور ہلواڑہ کی تصاویر اتارنے کی کوشش کی۔ لیکن اس چھوٹے، سست رفتار اور اپنی مدافعت سے محروم طیارے کے ذریعے دور تک اندر جا کر جائزہ لینے کی یہ کوشش عام طور پر ناکام رہی۔ اگلے دن فلائٹ لفٹیننٹ آفتاب عالم نے ایف-۱۰۴ سے بصری جائزے کے بعد بتایا کہ مسلسل حملوں کے باوجود ہلواڑہ کا رن وے استعمال کے قابل ہے۔ اس جائزے نے پاک فضائیہ کے اس فیصلے کی توثیق کر دی کہ ہوائی اڈوں پر حملوں کے نشانے میں رن وے کے علاوہ دیگر تنصیبات کو بھی شامل کر لیا جائے۔ اور اس فیصلے پر ۹ ستمبر سے عمل شروع کر دیا جائے۔

حالانکہ دن کی روشنی میں فضائی برتری کا مسئلہ جنگ کے ابتدائی دنوں ہی میں پاکستان کے حق میں طے ہو چکا تھا مگر انڈین ایئر فورس نے پاکستانی ہوائی اڈوں پر اپنے حملے کسی مناسب سزا کے بغیر جاری رکھے۔ اس کے جواب میں ان کینبرا طیاروں کے اڈوں اور خاص طور پر انڈین ایئر فورس کے عقبی اڈوں پر حملوں کی

ہندوستانی فضائیہ کے اڈوں کے خلاف مسلسل شبینہ حملوں کے باوجود ونگ نمبر ۳۱ کے مارٹن بی-۵۷ طیاروں نے علاقہ جنگ میں پاک آرمی کی مدد کے لیے کارروائیوں میں حصہ لیا۔ ان میں کبھی کبھی اکا دکا طیاروں کی حفاظت میں دن کی کارروائیاں بھی شامل ہوتیں۔ پاک فضائیہ کے ایک بی-۵۷ کا عملہ پرواز شروع کرنے کے لیے دوہری نشست والی کاک پٹ میں داخل ہو رہا ہے۔

کوشش جاری رکھی گئی۔ اسی وجہ سے پاک فضائیہ نے ۸ ستمبر کو اپنے شب خون میں جودھپور، ہلواڑہ، پٹھانکوٹ کے ساتھ انبالہ بھی شامل کر لیا۔ اور دیگر بہت سے عجیب اتفاقات میں یہ بات بھی دلچسپ ہے کہ انبالہ وہی مقام ہے جہاں پاک فضائیہ کے کمانڈر انچیف ایئر مارشل نور خان نے رائل انڈین ایئر فورس کے ساتھ ۱۹۴۱ء میں سب سے پہلے پرواز کا سبق حاصل کیا تھا۔

ہندوستان کے اندر اس فاصلے کے علاوہ — پشاور سے تقریباً چار سو میل اور سرگودھا سے ۲۶۰ میل سے زائد — انبالہ کو نشانہ بنانے میں دیگر مشکلات کا بھی سامنا تھا۔ کہا جاتا ہے کہ اس کے دفاع کے لیے سوویت یونین کے فراہم کردہ "گائیڈ لائن، سام" (برّ باد میزائل) کی بیٹریاں موجود ہیں۔ یہ بنیادی طور پر زمین سے اونچی سطح پر مار کرنے والے ہتھیار ہیں اور عام طور پر ۶ سے ۷ ہزار فٹ سے نیچے غیر مؤثر سمجھے جاتے ہیں اور محض ان کی موجودگی ہی حملہ آور طیاروں کو اس سطح سے نیچے پرواز پر مجبور کرنے کے لیے کافی ہے اور اس طرح یہ ہلکی طیارہ شکن توپوں کی مہلک زد میں آ جاتے ہیں۔

اس لیے یہ ضروری سمجھا گیا کہ انبالہ پر حملے کے وقت پاک فضائیہ کے بی-۵۷ بہت نیچے رہیں گے، تقریباً ۵۰۰ فٹ کی بلندی مناسب سمجھی گئی مگر اس سے بموں کو نشانے پر پھینکنے کا مسئلہ پیدا ہو گیا۔ اپنے ہی پھینکے ہوئے بموں کے دھماکوں سے بی-۵۷ کو محفوظ رکھنے کے لیے چار سے پانچ سیکنڈ تک تاخیر طلب فیوز کا استعمال ضروری تھا لیکن بدقسمتی سے صرف دس سیکنڈ کی تاخیر والے فیوز دستیاب تھے۔ نچلی سطح سے پھینکے جانے والے بموں کے لیے پھسلتے ہوئے اُچھلنے کی تکنیک استعمال کی جاتی ہے جیسے نیم متوازی سطح سے پانی پر پھینکی جانے والی کنکری پانی کی سطح پر اچھلتی ہوئی اپنے ہدف تک پہنچتی ہے۔ اسی طرح نشانہ لینے کے لیے اپنے ہدف سے آگے نشست کو تھوڑا سا بلند کر کے وار کیا جاتا ہے اور جھڑپوں کے آغاز سے پہلے پاک فضائیہ کے عملے نے کچھ کامیابی کے ساتھ اس تکنیک کی پریکٹس کی تھی۔

انبالہ پہنچنے کے لیے یہ بھی ضروری تھا کہ بی-۵۷ یا تو سرگودھا سے روانہ ہوں یا پھر واپسی پر ایندھن لینے کے لیے سرگودھا اتریں یا ایندھن کی مجموعی ضرورت پر قابو پانے کے لیے زیادہ بلند (اس طرح انڈین ایئر فورس کی مداخلت کا خطرہ مول لے کر) پرواز کریں۔ اس مرحلے پر ہر طیارے میں بموں کے اندرونی ذخیرے کا بار بھی چار ہزار پونڈ تک محدود کر دیا گیا۔ ۸ ستمبر کو ونگ کمانڈر لطیف کی قیادت میں دو بی-۵۷ انبالہ پر حملہ کے لیے روانہ ہوئے مگر کسی کو بھی ہدف نہ ملا۔ اور دونوں اپنے بم گرائے بغیر واپس آ گئے۔ اسی شب بی-۵۷ کے دوسرے مشن نے کامیابی حاصل کی۔ اس مہم میں دو اور پھر چار عدد بی-۵۷ طیاروں نے جودھپور کے علاوہ دیگر چار عدد بی-۵۷ کے علیحدہ علیحدہ سیکشن کے ذریعے ہلواڑہ اور پٹھانکوٹ پر ایک ایک حملہ کیا گیا۔

اس کے بعد چار راتوں میں یعنی ۹ سے ۱۲ ستمبر تک بی-۵۷ طیارے انڈین ایئر فورس کے صف اول کے ہوائی اڈوں آدم پور، ہلواڑہ اور پٹھانکوٹ پر حملے کرتے رہے۔ ان حملوں میں پاک فضائیہ کے عملے کو رن وے کے علاوہ اپنی پسند کا ہدف منتخب کرنے کی آزادی تھی۔ انہوں نے اس آزادی کو پوری طرح استعمال کیا۔ اور دشمن کے اڈوں پر سے زبردست شعلے اٹھنے لگے۔ ۹ ستمبر کے ابتدائی گھنٹوں میں چار بی-۵۷ بمباروں نے پاک آرمی کی مدد کے لیے جموں سمبا روڈ پر دشمن کی بری افواج کے اجتماع پر حملے کیے اور قریبی امداد کے لیے چند سیبر طیاروں کی رہنمائی میں تین بی-۵۷ بمباروں کی ایک اور مہم گروپ کیپٹن خاقان عباسی کی قیادت میں دن کے وقت ماڑی پور سے بھیجی گئی۔ ۲۰ ایم ایم کی توپوں اور چار ہزار پونڈ بموں کے وزن کے ساتھ ۲۷۵ اعشاریہ ۲ انچ کے ۵۶ راکٹ اپنے بازوؤں کے نیچے لیے ہوئے یہ تین بمبار گدڑا رو پر ایک ایمونیشن ٹرین کو ٹھکانے لگانے کے لیے بھیجے گئے۔ فضا میں پاک فضائیہ کی مکمل برتری کے باوجود دن کے وقت بی-۵۷ کی زیادہ تر کارروائی پاک ہند سرحد کے قریبی علاقوں ہی میں کی گئی۔ پوری جنگ میں بری فوج کی مدد کے لیے بی-۵۷ صرف سات بار استعمال کیے گئے۔ اور پاک فضائیہ کے آپریشنل اسٹاف نے ان مہمات کو بھی چار و ناچار ہی قبول کیا۔

پاک آرمی کی درخواست پر ۱۰ ستمبر کو رات ۹ بجکر ۴۰ منٹ پر سیالکوٹ سیکٹر

میں امدادی حملوں کے لیے چار عدد بی - ۵۷ طیاروں نے پرواز کی۔ پندرہ منٹ کے وقفے کے بعد دوسرے طیارے بھی ان کے پیچھے روانہ ہوئے۔ قائد کی طرف سے محاذ کے اوپر ۲۰ ایم ایم کی گن کی ایک ہلکی سی باڑ کے آسان طریقے سے ہدف کا پتہ چل گیا۔ ہندوستانی طیارہ شکن توپوں نے اپنی پرجوش جوابی کارروائی سے اس کام میں بڑی مدد دی۔ حالانکہ اس کے بعد بھی رات کے وقت بی - ۵۷ بمباروں کے ذریعے قریبی امداد کی کارروائی میں پاک آرمی اور ہندوستانی فوج کے دستوں کے درمیان خطِ تقسیم کا اندازہ کرنے میں احتیاط کی ضرورت تھی۔ اس احتیاطی کوشش کے باوجود رات کے وقت بمبار حملوں کے لیے کسی خاص نکتہ ہدف کے بجائے علاقے کو نشانہ ہونا چاہیے۔

قریبی امداد کی اس مہم میں ایک بی - ۵۷ اس وقت تباہی سے بال بال بچا جب ٹھکانے کے اوپر پہنچتے ہی اس کے چاروں جنریٹرز کی وارننگ لائٹ جلنے لگیں اور طیارے کی برقی رو بالکل ختم ہوگئی۔ ریڈیو آئی۔ ایف ایف (دوست دشمن کی شناخت) اور دیگر آلات خراب ہو جانے کے بعد بی - ۵۷ کو مرکز ثقل کے اوپر برقی رو کے بغیر عقبی ٹینک سے ایندھن پمپ کرنے میں سخت مشکل کا سامنا ہو سکتا تھا۔ اور پاک فضائیہ بھی ہندوستانی سرحد سے روشنی اور شناخت کے بغیر آنے والے اس پراسرار مداخلت کار کا شاندار استقبال کر سکتی تھی۔ اس لیے فوری طور پر پشاور کی طرف واپس ہونے والے اس بی - ۵۷ کے عملہ کا مسئلہ یہی تھا۔ کہ نشانہ بننے سے کیسے بچا جائے۔ طیارہ ریڈیو رابطے کے بغیر اس دن کے مخصوص خفیہ الفاظ اڈے کو بھیج کر اپنی شناخت کرانے سے قاصر تھا۔ لیکن پھر بھی پشاور پہنچ کر اس طیارے نے کسی نہ کسی طرح رن وے کو روشن کرنے میں کامیابی حاصل کرلی۔

بڑی سوجھ بوجھ سے کام لیتے ہوئے بی - ۵۷ کے پائلٹ نے اسی سرکٹ میں پاک فضائیہ کے ایک اور بمبار کو دیکھ لیا۔ اور اس کا راستہ کاٹ کر رن وے پر آنے کا فیصلہ کیا۔ پشاور ایئر ٹریفک کنٹرولر روشنی کے بغیر آنے والے اس اجنبی طیارے کو اپنے اوپر دیکھ کر یہ سمجھا کہ یہ ہندوستانی فضائیہ کا کا نڈو حملہ آور ٹرانسپورٹ طیارہ ہے کنٹرولر نے سرکٹ میں موجود اپنے بی - ۵۷ کو حکم دیا کہ وہ اس اجنبی طیارے کو اپنی ۲۰ ایم ایم کی توپ سے مار گرائے۔ اس "دشمن" کے قریب سے گزرتے ہوئے پہلے بی - ۵۷ نے دوسرے کو پہچان لیا۔ اور اس طرح صورت حال خراب ہونے سے بچ گئی۔ معائنے سے پتہ چلا کہ ہندوستان کے زمینی فائر سے ۳۰۳ء انچ کی ایک گولی نے طیارے کے کاک پٹ اور عقبی حصے کے درمیان چاروں جنریٹرز کو ملانے والے تار کو کاٹ دیا تھا۔

۱۳ ستمبر کی رات تک جب بی - ۵۷ کے حملوں میں امرتسر جودھپور اور جام نگر دوبارہ شامل کیے گئے۔ پاک فضائیہ نے جوابی کارروائی میں کوئی نقصان اٹھائے بغیر دشمن کے اڈوں پر بمباری کے ۱۲۲ مشن مکمل کر لیے تھے۔ اسی شب کو پشاور پر پاک فضائیہ کی بی - ۵۷ فورس کے قریبی خاتمے سے بچ نکلنے کے بعد یہ انتظام کیا گیا کہ بمبار طیارے پشاور کے بجائے رسالپور کے رن وے سے پرواز کریں گے۔ رسالپور میں جہاں ۲۲ ستمبر تک چھ بی - ۵۷ تعینات رہے، ایندھن فراہم کرنے اور مرمت کی بنیادی سہولتوں کا انتظام کیا گیا۔ اس انتظام سے پہلے آٹھ بی - ۵۷ شمالی علاقوں اور وسطی سیکٹر کے ٹھکانوں پر حملے کے لیے ہر شام ماری پور سے پشاور جاتے اور اگلی صبح کراچی واپس پہنچتے۔ اس طرح انہیں بڑی طویل اور بے مقصد پرواز کرنا پڑتی۔

حالانکہ پاک فضائیہ کی شبینہ بمبار فورس کے نقصانات کم تھے اور اس وقت تک موسم کی خرابی کی بناء پر صرف ایک بمبار کا نقصان ہوا تھا۔ لیکن اس کے باوجود پہلے تین دنوں کے بعد غوطہ لگا کر بمباری کے لیے چھ ہزار فٹ کی کم از کم بلندی کی حد بڑھا کر ۸ ہزار فٹ کر دی گئی۔ تاکہ ہندوستان کی ہلکی طیارہ شکن توپوں کا اثر کم کیا جا سکے۔ پاک فضائیہ کے ہوا بازوں نے جو دشمن کی زد سے باہر رہنے کے بجائے ٹھیک ٹھیک نشانوں پر بم گرانے میں زیادہ دلچسپی رکھتے تھے! اس بندش کو عملی طور پر قطعی نظر انداز کر رکھا تھا۔

اس کی ایک مثال ۱۲ / ۱۳ ستمبر کی درمیانی شب آدم پور پر بی - ۵۷ کے اس حملے سے ملتی ہے جس کی کمان اسکواڈرن لیڈر نجیب خان کر رہے تھے۔ ان کے اسکواڈرن نے جنگ کے دوران ماری پور سے تیرہ مشن مکمل کیے نجیب خان بتلاتے ہیں کہ معمول کے مطابق چار بی - ۵۷ طیاروں کو پشاور کے راستے آدم پور پر حملہ کرنے کی ہدایت کی گئی۔ ان طیاروں کو دوبارہ ایندھن لینے کے لیے پشاور ہی واپس آنا تھا۔ اس وقت تک بمبار طیاروں کو رن وے کے علاوہ دیگر تنصیبات کو بھی نشانہ بنانے کی ہدایت مل چکی تھی۔ دشمن کے ہوائی اڈے کو چار حصوں میں تقسیم کر کے ہر ایک طیارے کو نشانہ بازی کے لیے ایک حصہ دیا گیا۔ ایک ایک ہزار پونڈ کے آٹھ بموں کے ساتھ ہم میں سے ہر ایک نے ہر بار دو بم گرا کر چار وار کرنے کا فیصلہ کیا تاکہ اگر پہلے وار میں نشانہ خطا ہو جائے تو ہم مزید تین وار کرنے کے قابل رہیں۔

•

"میرا پہلا ہدف ایندھن کا ذخیرہ تھا۔ لیکن دیگر ٹھکانوں میں مینٹی نینس ایریا، ہینگرز، طیاروں کے حصار اور ٹیکنیکل کام کی عمارتیں شامل تھیں۔ ہمیں اپنا ہدف تلاش کرنے میں کوئی دقت نہیں ہوئی۔ اور جب میں نے تین ہزار فٹ کی بلندی پر پہنچ کر دو بم گرائے تو میرا نشانہ ٹھیک ایندھن کے ذخیرے پر لگا جس میں فوراً آگ لگ گئی۔ میں نے اپنے دوسرے دو بم اس حصے پر گرائے جہاں طیاروں کا حصار اور مرمت کا علاقہ تھا۔ یہاں بھی آگ لگ گئی۔ میں نے اپنے تیسرے اور چوتھے وار سے بقیہ حصوں کو ٹھکانے لگانے کا کام جاری رکھا۔ جہاں تک میرا تعلق تھا یہ جنگ کا سب سے کامیاب حملہ تھا اور مرمت کے علاقے میں جس تیزی سے آگ لگی اس سے ظاہر ہوتا تھا کہ یہاں کئی طیارے اور ایندھن موجود تھا ـــــ!

"طیارہ شکن توپوں کی شدت اپنے معمول کے مطابق تھی۔ میں ان توپوں کو

ہر سمت آگ اگلتے دیکھ رہا تھا۔ میں ہدف کے اوپر واحد طیارہ تھا اس لیے مجھے کوئی زیادہ تشویش نہیں تھی اور جب میں نیچی پرواز کے ساتھ وہاں سے نکل رہا تھا تو میں نے اپنے نمبر ۲ کو آواز دی جس نے میری روانگی کے پندرہ منٹ بعد ٹیک آف کیا تھا۔ میں نے اس سے پوچھا کہ کیا اسے ہدف نظر آرہا ہے؟ اس نے جواب دیا کہ آگ کی وجہ سے سب کچھ آسانی سے نظر آرہا ہے۔ حالانکہ وہ اس وقت تیس میل دور تھا۔ اور جس وقت چوتھا بی - ۵۷ پہنچا تو آگ کے شعلوں میں لپٹا ہوا آدم پور کا ہوائی اڈہ ۸۰ میل دور سے نظر آرہا تھا۔ لیکن دھواں اتنا زیادہ تھا کہ جب وہ طیارہ بلند ہوا تو اسے ایسا محسوس ہوا جیسے وہ سیاہ بادلوں میں سے گزر رہا ہے۔ وہ اپنے ہدف سے بصری رابطہ کھو بیٹھا۔ اور اس نے گہرے دھوئیں کے علاقہ میں اپنے تمام بم گرا دیئے۔"

دوسرے دن چار ایف - ۸۶ طیاروں کی حفاظت میں ایک آر ٹی ۳۳ کے ذریعے آدم پور اڈے کی ۸ ہزار فٹ بلند پرواز سے جائزہ تصاویر حاصل کی گئیں جس سے بی - ۵۷ کی کارروائی سے پہنچنے والے نقصانات کا اندازہ ہوا۔ جنگ کے بعد انٹیلی جینس رپورٹ سے بھی اس کی توثیق ہوگئی۔ ایندھن کے ذخیرے کی تباہی اور انڈین ایئر فورس کے عملے، جن میں ہوا باز بھی شامل تھے، کی ہلاکت کے علاوہ ہینگرز میں کم از کم چار یا پانچ طیارے تباہ ہوگئے تھے۔ اس وقت تک پاک فضائیہ کو یقین ہوگیا تھا کہ وہ ہندوستانی علاقے میں کافی دور تک مار کرنے کے قابل ہے۔ اس لیے ایئر اسٹاف نے ضرورت پڑنے پر مزید اندر جا کر دور تک مار کرنے کا منصوبہ تیار کرنا شروع کردیا۔ ان میں ہنڈن، لوہا اور آگرہ میں انڈین ایئر فورس کے اڈوں کے علاوہ فوجی اہمیت کے دیگر ٹھکانوں مثلاً کا جبے میں ایٹمی قوت کا مرکز، بمبئی کی بندرگاہ، دہلی اور بمبئی کے اطراف فوجی ٹھکانے شامل تھے۔

لیکن اس وقت کمانڈر انچیف نے ہوائی اڈوں پر حملوں اور قریبی امداد کی کارروائی کے علاوہ تمام منصوبوں کو سیاسی وجوہات کی بناء پر مسترد کردیا۔ دراصل اس وقت رجحان یہ تھا کہ اگر کسی طرح جنگ کی تندی کم کرکے اسے صرف لڑاکا طیاروں کی معرکہ آرائی تک لے آیا جائے تو بہتر ہے۔ عملی طور پر بی - ۵۷ بمباروں نے اہم ہندوستانی اڈوں پر اپنا شبینہ دباؤ اتنے مؤثر طریقے سے برقرار رکھا کہ اس سے دشمن کی فضائی کارروائی متاثر ہوئے بغیر نہ رہ سکی۔

۱۴ ستمبر کی رات کو جودھپور، آدم پور، ہلواڑہ اور پٹھانکوٹ کے ہوائی اڈوں پر کچھ کم اور کچھ زیادہ کامیابیوں کے ساتھ حملے کیے گئے۔ ہلواڑہ میں بی - ۵۷ کے حملے نے طیاروں کے حصار میں آگ لگادی۔ جہاں آگ میں گھرے ہوئے بہت سے ہنٹر طیارے دور سے پہچانے جاتے تھے۔ اور خیال یہی ہے کہ کم از کم ان میں سے چار یا پانچ طیارے مکمل طور پر تباہ ہوگئے۔ طیارہ شکن توپوں کی فائرنگ ہمیشہ کی طرح شدید تھی۔ آدم پور پر ہندوستانی توپچیوں نے پوری جنگ میں بی - ۵۷ کے خلاف پہلی اور واحد کامیابی حاصل کی۔

یہ طیارہ جسے فلائٹ لفٹیننٹ الطاف شیخ اور نیوی گیٹر فلائٹ لفٹیننٹ بشیر چوہدری (اب دونوں اسکواڈرن لیڈر ہیں) کے ساتھ اڑا رہے تھے، دس

دہلی کے علاقہ میں کئی ہوائی اڈوں کے بارے میں یہ خیال تھا کہ ان کے دفاع کے لیے سوویت یونین کی طرف سے فراہم کردہ ایس اے ۲ گائیڈ لائن میزائل نصب ہیں ان کی وجہ سے رسائی کے لیے نچلی سطح کی پرواز لازمی ہو جاتی تھی۔ ابتدائی طرز کے ایس اے ۲ صرف زیادہ اور درمیانہ درجے کی بلندی پر مؤثر تھے۔ لیکن یہ حملہ کرنے والے طیاروں کو طیارہ شکن توپوں کی زد میں آکر کارروائی کرنے پر مجبور کر سکتے تھے۔

نے شب پشاور سے روانہ ہؤا تھا۔ اور ساہیوال پر فیروزپور پل کے نقطۂ آغاز پر نیچے آنے سے پہلے بلندی پر جا رہا تھا۔ پائلٹ کے لیے یہ بارھواں اور نیوی گیٹر کے لیے آٹھواں بی۔۵۷ مشن تھا۔ دونوں اس سے پہلے کبھی بھی ایک دوسرے کے ساتھ نہیں گئے تھے۔ آدم پور معینہ وقت پر پہنچنے سے پہلے جالندھر سے پوزیشن چیک کی گئی بمعول کے مطابق شدید طیارہ شکن فائر کی موجودگی میں فلائٹ لفٹیننٹ شیخ نے غوطہ مار کر حملہ کرنے کے لیے اپنے بی۔۵۷ کو بلند کرنا شروع کیا۔

پہلی کوشش میں بم گرانے کا عمل ناکام ہوگیا۔ لیکن دوسرا حملہ کامیاب رہا بی۔۵۷ اپنے بم گرانے کے بعد تقریباً آٹھ ہزار فٹ تک بلند ہؤا ہی تھا کہ (پورٹ نمبر ۱) انجن پر درمیانے درجے کی طیارہ شکن توپ کے ایک شیل کی ضرب سے طیارہ کانپ اٹھا۔ اس سے اٹھنے والے شعلے کی لپک نے دیگر طیارہ شکن فائر کو اپنی طرف متوجہ کر لیا۔ اور جب ایلیویٹر کو مزید نقصان پہنچا تو فلائٹ لفٹیننٹ شیخ نے اپنے آر ٹی پر آواز دی ——— "میں کنٹرول کھو چکا ہوں" شیخ کے لہجے سے فلائٹ لفٹیننٹ چوہدری کو اندازہ ہوگیا کہ طیارے کو

بچانے کی اب کوئی صورت نہیں تو اس نے اپنی ایجکشن سیٹ کا بٹن دبا دیا۔ تاکہ بی۔۵۷ کی دوہری نشست والی شفاف کاک پٹ فضا میں اڑ جائے۔ دوسری مرتبہ ایجکشن سیٹ بٹن دباتے ہی فلائٹ لفٹیننٹ چوہدری شکستہ جہاز سے اچھل کر باہر رات کی تاریکی میں پہنچ گئے۔ ساتھ ہی پائلٹ بھی باہر نکل چکا تھا سیٹ سے علیحدہ ہونے سے قبل دونوں نے جھٹکے محسوس کیے اور پھر سیٹ کا خودکار میکانیکی نظام چل پڑا اور وہ دونوں جھٹکے کے ساتھ اس سے علیحدہ ہو گئے اب دونوں رات کی تاریکی میں اپنے پیراشوٹ سے آدم پور کی فضا میں جھول رہے تھے۔ اندھیرے میں دونوں ایک دوسرے سے ایک میل دور زمین پر اترے اور اس عمل کے دوران فلائٹ لفٹیننٹ شیخ کے ٹخنے میں موچ آ گئی۔ دونوں نے اپنے پیراشوٹ دفن کیے اور جیسے ہی چاند بلند ہوا خوش قسمتی سے دونوں شدید جذباتی انداز میں ایک دوسرے سے ملنے میں کامیاب ہو گئے۔ اور جلد ہی انہوں نے پاکستان واپس پہنچنے کے منصوبے پر عمل شروع کر دیا۔

ورم زدہ ٹخنے کے ساتھ کیچڑ پانی سے گزرتے ہوئے فلائٹ لفٹیننٹ شیخ نے اپنے نیوی گیٹری کی مدد سے ۱۵ ستمبر کی صبح ۵ بجے طلوع آفتاب تک تقریباً بارہ تیرہ میل کا فاصلہ طے کر لیا۔ دن کے وقت دشمن کی نظروں سے بچنے کے لیے یہ دونوں ایک کھیت میں چھپ گئے۔ لیکن تقریباً ساڑھے نو بجے صبح گھاس کاٹنے والی چند ہندوستانی عورتوں نے ان کو دیکھ لیا۔ جیسے ہی یہ عورتیں مدد لانے کے لیے دوڑیں، پاک فضائیہ کے یہ دونوں افسر وہاں سے نکل کھڑے ہوئے۔ اور بھاگتے بھاگتے گنے کے ایک کھیت میں جا پہنچے جہاں وہ ڈیڑھ بجے دن تک چھپے رہے۔ وہ ہندوستانی دیہاتیوں کی آوازیں قریب سے سن رہے تھے۔ جو کوئی زیادہ جوش و خروش سے تو نہیں بلکہ بڑی احتیاط سے ان کی تلاش میں مصروف تھے۔ اور پھر پولیس اور فوج آ گئی۔ چیخ چیخ کر انہوں نے ہدایات دیں کہ اگر مفروروں نے بھاگنے کی کوشش کی تو گولی مار کر ہلاک کر دیئے جائیں گے۔

کچھ جھجک کے ساتھ دونوں پاکستانی اپنی پناہ گاہ سے باہر نکلے اور گرفتاری کے لیے پیش ہو گئے۔ لیکن شروع ہی سے ہندوستانیوں نے جنگی قیدیوں کے سلسلے میں جنیوا کنونشن کو بالائے طاق رکھ دیا۔ پاک فضائیہ کے ہوا بازوں کو ہتھکڑی پہنا دی گئی۔ ان کی آنکھوں پر پٹی باندھ کر ان سے ذاتی اشیاء چھین لی گئیں دیہاتی چیخ رہے تھے کہ ان کو چند منٹ کے لیے ہمارے حوالے کر دو تاکہ ان کی پٹائی کر سکیں۔ پہلے ان دونوں کو جالندھر سول جیل پہنچایا گیا اور اسی گندی حالت میں آدم پور کے آفیسر کمانڈنگ نے ان سے مختصر انٹرویو کیا۔ اس کے بعد ۱۶ ستمبر کو انڈین ایئر فورس کے ایک انتونوف۔ اے این ۱۲ ٹرانسپورٹ طیارے میں آنکھوں پر پٹی باندھ کر ان دونوں کو دہلی میں پالم ایئر بیس کے گارڈ روم میں پہنچا دیا گیا۔

پالم پر ان دونوں سے سول انٹیلی جنس کے عملے نے تفتیش کی اور ان کی گرفتاری کے بارے میں ۲۳ ستمبر تک پاکستانی حکام کو اطلاع دیئے بغیر دونوں کو علیحدہ علیحدہ کوٹھڑیوں میں بند رکھا۔ ان دونوں کو بڑے سخت حالات میں قید رکھا گیا۔ ان کی کوٹھڑیوں میں تیز روشنی والے بلب مسلسل جلتے رہتے تھے تاکہ وہ سو نہ سکیں اور انہیں کھانے کے لیے دال دی جاتی تھی۔ وہ بھی آنکھوں پر بندھی ہوئی پٹی اور ہتھکڑی میں جکڑے ایک ہاتھ سے کھاتے۔

۲۴ ستمبر کو پاک فضائیہ کے ایک اور فلائنگ آفیسر اسلام شوکت بھی ان سے آ ملے۔ اسے اسکواڈرن لیڈر عالم کے ونگ مین کی حیثیت سے ایف۔۸۶ اڑاتے ہوئے ترن تارن کے اوپر مار گرایا گیا تھا۔ پاک فضائیہ کے تینوں اراکین کو دہلی کے قریب گوڑگاؤں میں انڈین ایئر فورس کے ٹریننگ اسٹیبلشمنٹ سیل میں پہنچا دیا گیا۔

وہاں یہ لوگ پاک فضائیہ یا اپنے خاندان کو اپنی حراست کی اطلاع دیئے بغیر ۱۰ دسمبر تک بند رہے لیکن جنیوا کنونشن کے تحت ان کو ۵۴ روپے ماہانہ الاؤنس دیا جاتا رہا۔ اور ساتھ ہی ایئر مین میس سے مناسب کھانا بھی ملتا رہا۔ انہوں نے اپنے گھروں کو جو خطوط لکھے وہ آگے بھیجے ہی نہیں گئے۔ اور دسمبر کے آخر ہی میں دہلی نے ان کے بچ جانے کی اطلاع دی۔ ۱۱ دسمبر کو سردیوں کے کسی مناسب لباس کے بغیر انہیں ریل کے ذریعے آگرہ میں جنگی قیدیوں کے ایک کیمپ میں منتقل کر دیا گیا۔ اور یہاں سے وہ ۲۱ جنوری ۱۹۶۶ء کو پاکستان واپس پہنچنے تک پاکستان کی بری فوج کے کئی قیدیوں کے ساتھ قید تنہائی کاٹتے رہے۔

۱۵ ستمبر کو تین عدد بی۔۵۷ نے حسب معمول دورۂ ہلواڑہ کے علاوہ پاک فضائیہ کے بمباروں نے پہلی بار جنوبی پنجاب میں سرسہ کے ہوائی اڈے پر حملہ کیا۔ ہندوستان کے اندر کافی فاصلے پر ہونے کے باوجود یہ اڈہ سرگودھا سے جنوب مشرق میں تقریباً ۲۲۰ میل کے فاصلے پر واقع ہے۔ سرسہ پر تین بی۔۵۷ طیاروں میں سے ہر ایک نے آٹھ ہزار پونڈ وزنی بموں کے نسبتاً غیر معمولی اور زیادہ سے زیادہ بار کے ساتھ حملہ کیا۔ علاقے میں نموداری اتنی خراب تھی کہ بم آنکھ بند کر کے برسائے گئے۔ پاک فضائیہ کے خیال میں یہ ایک ناکام حملہ تھا۔ اس کے ساتھ ہی تین بی۔۵۷ طیاروں کی ایک ٹکڑی نے پاک آرمی کی درخواست پر سمبا سیکٹر میں فوج کی مدد کے لیے کارروائی کی۔ اور ہندوستانی فوج کے اجتماع فوجی ٹرکوں اور بکتر بند گاڑیوں پر ۲۱ ہزار پونڈ بم برسائے۔

ہلواڑہ اور آدم پور پر معمول کے مطابق شب خون کے علاوہ ۱۶ ستمبر کے منصوبے میں انبالہ پر ایک بی۔۵۷ کے حملے کا پروگرام بنایا گیا۔ خیال یہ تھا کہ انبالہ کا ہوائی اڈہ سخت دفاعی انتظامات کے ساتھ ہندوستانی کینبرا طیاروں کی شب باشی کے لیے محفوظ علاقے کے طور پر استعمال کیا جا رہا ہے۔ اس لیے ایک طیارے سے حملہ کر کے اس اڈے کی دفاعی صلاحیتوں کا جائزہ لینا ضروری تھا۔ اس مرحلے پر انبالہ بڑی مشکل سے تلاش کیا جا سکا۔ اور اس کے رن وے پر بہت نیچی سطح سے اچھلتے ہوئے بم پھینکے گئے۔ اس حملے کے نتائج دیکھنا ممکن نہ تھا۔ لیکن اگلے دن آل انڈیا ریڈیو نے دعویٰ کیا کہ پاک فضائیہ نے انبالہ کے قریب ایک ہسپتال پر حملہ کیا اور بہت سے لوگ زخمی ہو گئے۔

پاک فضائیہ کے طیاروں کو ۱۰ ستمبر کے ابتدائی گھنٹوں میں اپنے اڈوں پر واپس آتے ہوئے عجیب موسمی حالات کا سامنا کرنا پڑا۔ خاص طور پر پنجاب میں موسم بڑا خراب تھا۔ تیز ہواؤں اور گرد و غبار کی وجہ سے نمودار ی تقریباً معدوم تھی۔ آندھی نے طیاروں کو رن وے کی روشنی سے ہم قطار ہونے میں بھی رکاوٹ ڈالی۔ اور اسی وجہ سے دو سنگین حادثے ہو گئے۔ ایک ایف یم ۱۰ تھا جو پشاور آتے ہوئے حادثے کا شکار ہوا جس کا پہلے ذکر کیا جا چکا ہے اور دوسرا بی۔ ۵۷ تھا جو رسالپور پر اُتر رہا تھا۔ اس طیارے کو فلائٹ لفٹیننٹ ایم اے بٹ اپنے نیوی گیٹر ایس۔ زیڈ خالد کے ساتھ اڑا رہے تھے۔ رسالپور پر اترتے ہوئے بی۔ ۵۷ رن وے کے جنوب میں ایک افسر کے بنگلے سے ٹکرا گیا اور عملے کے دونوں اراکین ہلاک ہو گئے۔ خوش قسمتی سے کوئی اور اس کی زد میں نہیں آیا۔ کیونکہ بنگلے کے مکین تھوڑی دیر پہلے چہل قدمی کے لیے گھر سے نکل گئے تھے جنگ کے دوران تباہ ہونے والوں میں یہ چوتھا اور آخری بی۔ ۵۷ طیارہ تھا ان تباہ ہونے والے بمباروں میں ایلینٹ۔ آر بی ۵۷ بھی شامل ہے جو پاکستانی گراؤنڈ فائر کا نشانہ بن گیا تھا۔

پاک فضائیہ نے اپنے جارحانہ جذبے کے عین مطابق بلند ترین پرواز کے اہل واحد آر بی۔ ۵۷ ایف ایلینٹ اور جائزہ لینے والے طیارے کو جسے پیار سے ڈروپی کہا جاتا تھا، تھوڑی بہت تبدیلی کے بعد ۱۶ ستمبر کو چار ہزار پونڈ بموں کا بار لے جانے کے قابل بنا دیا تھا۔ اس طرح فوجی جائزے کے لیے الیکٹرونک آلات سے لیس "ڈروپی" دن اور رات کے وقت ۷۰ ہزار فٹ کی بلندی سے بمباری کرنے کے قابل ہو گیا۔ پاک فضائیہ کا خیال تھا کہ اس سطح پر یہ طیارہ انڈین ایئر فورس کی دفاعی مداخلت کی حد سے کافی بلند ہو گا۔ آر بی ۵۷ ایف نے ۱۹ ستمبر کو بمباری کے کامیاب تجربے کیے۔ مگر "ڈروپی" کو اس کام کے لیے کسی مہم پر جانے کا موقع نہ مل سکا۔

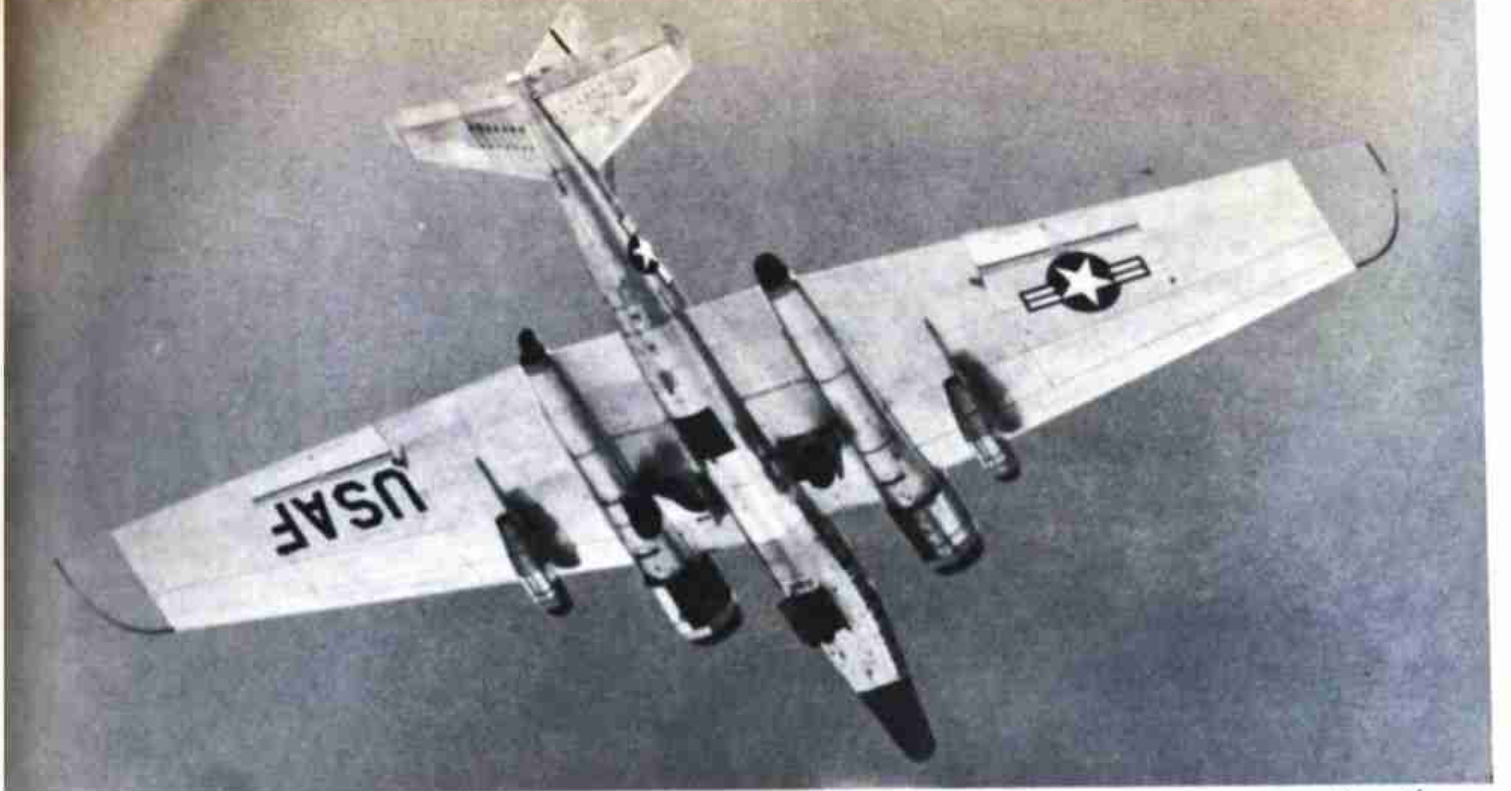
انڈین ایئر فورس کی اگلی صفوں کے ہوائی اڈوں کے خلاف "دودھ والے کی دوڑ" کا سلسلہ ۱۸/۱۷ ستمبر کو جاری رہا اور جیسا کہ بی۔ ۵۷ اسکواڈرن نمبر ۷ کی کمان کرنے والے اسکواڈرن لیڈر نجیب خان نے کہا —— "ہم میں سے کوئی نہ کوئی پوری جنگ میں ہر رات انڈین ایئر فورس کے ہوائی اڈوں پر ضرور جاتا۔" ۱۸ ستمبر کو پاک فضائیہ نے انبالہ پر دوبارہ حملے کا منصوبہ بنایا۔ اس بار یہ حملہ دو بی۔ ۵۷ طیاروں نے کیا۔ پاک فضائیہ کے بمبار عملے کے دو بہت زیادہ تجربہ کار اراکین ان طیاروں کو اڑا رہے تھے۔ پہلے اسکواڈرن لیڈر نجیب خان تھے جس کے ساتھ فلائٹ لفٹیننٹ ولیم ڈی ہارنی نیوی گیٹر کی حیثیت سے موجود تھے۔ اور ان کے بیس منٹ بعد روانہ ہونے والے بی۔ ۵۷ میں ونگ کمانڈر نذیر لطیف پائلٹ اور اسکواڈرن لیڈر اور نگ زیب عقبی کاک پٹ میں ونگ نیوی گیشن لیڈر کی حیثیت سے موجود تھے۔

پشاور سے آٹھ ہزار پونڈ کا پورا بار اٹھا کر یہ دونوں طیارے نیچی پرواز کے ساتھ ہدف کی سمت روانہ ہوئے۔ پہلے طیارے کے لیے ساعتِ ہدف رات ایک بجے تھی۔ اس مشن کے بعد اسکواڈرن لیڈر نجیب نے اپنی رپورٹ میں بتایا

"گرانڈ ٹرنک روڈ اور انبالہ کی طرف جانے والی ریلوے لائن نے رہنمائی کا بہت عمدہ کام کیا۔ لیکن ساعتِ ہدف کے دس منٹ بعد ہی چاند کو بلندی پر آنا تھا۔ اس حقیقت کے باوجود تمام راستہ نیچی پرواز کے ساتھ طے کرنے میں بڑی مشکلات کا سامنا کرنا پڑا۔ اطراف میں پھیلی ہوئی دھند کی وجہ سے نمودار ی بھی خراب تھی۔ لیکن پروگرام کے عین مطابق میرے نیوی گیٹر نے آواز دی۔" ہدف پر پہنچنے والے ہیں!"

" انبالہ اور اس کے دفاع کے بارے میں بہت سے قصے مشہور تھے، بموں کا در کھولتے ہوئے میں نے خود کو اس صبر آزما امتحان کے لیے تیار کر لیا۔ اور سیدھے اچھلتے ہوئے بم پھینکنے کے لیے جھپٹ پڑا۔ ہم بہت نیچی پرواز کر رہے تھے سطح زمین سے تقریباً دو سو فٹ کی بلندی پر۔ اور سخت تاریکی طاری تھی۔ اچانک ہمارے اطراف کا ماحول روشنی پھیلا کر دشمن جہاز کو تلاش کرنے والے فلیل اور گولوں کے پھٹنے سے چمک اٹھا اور اندازہ ہو گیا کہ ہم طیارہ شکن توپوں کے جال میں پھنس چکے ہیں۔ ہم کسی نہ کسی طرح ان کی زد سے بچنے میں کامیاب ہو گئے۔ ان توپوں کی آتش بازی نے ہمیں ہینگرز تلاش کرنے میں مدد دی اور یہی ہمارا ہدف تھے۔"

اپنی پہلی دوڑ کے ساتھ میں نے "فیوز ٹیچ بے" سے ایک ایک ہزار پونڈ کے چار بم کسی خاطر خواہ نتیجے کے بغیر گرا دیئے۔ دوسری بار میں نے بازوؤں کے نیچے نصب بم گرائے۔ نتائج خاصے حوصلہ شکن تھے اور ہمیں معلوم ہو گیا کہ اچھلتے ہوئے جو بم پھینکے تھے وہ ہماری توقع سے کہیں زیادہ آگے چلے گئے۔ دراصل وہ ٹینس کی گیند کی طرح اچھل رہے تھے اور کچھ تو چھ سات ہزار فٹ دور تک چلے گئے۔ اسی وجہ سے ہمارے کچھ بم ہوائی اڈے کے علاقے سے باہر جا کر پھٹے۔ ہمارے پیچھے آنے والے ونگ کمانڈر لطیف کو نسبتاً زیادہ بہتر کامیابی حاصل ہوئی۔ اس پہلے حملے کے بعد امریکہ کے ایک جریدے نے خبر شائع کی کہ پاکستان نے انبالہ پر حملہ کر کے انڈین ایئر فورس کے ۵۰ طیارے تباہ کر دیئے۔ پاکستانی ایئر اسٹاف نے شدید نقصانات کی اطلاع کو اہمیت نہیں دی۔ ان کے خیال میں انبالہ کے حملے کا اصل اثر ہندوستانیوں کے حوصلے پر پڑا ہے۔"

بی۔ ۵۷ کے پہلے حملے کے بعد کافی دنوں کی مہلت دے کر ۱۹ ستمبر کے ابتدائی لمحات میں ایک بار پھر جام نگر کا دورہ کیا گیا۔ ماری پور سے قریب ساحلی علاقے کی وجہ سے آسان نیوی گیشن مسائل اور نسبتاً طیارہ شکن توپوں کے ہلکے دفاعی انتظام کی وجہ سے یہ بہت مقبول ہدف تھا۔ لیکن اس مرحلے پر بی ۵۷ طیاروں کی قطار کا طیارہ شکن توپوں کی شدید گولہ باری سے استقبال کیا گیا۔ حالانکہ ہدف کے اوپر آگ کی اس چادر کے باوجود پاک فضائیہ کے عملے کو ٹھیک ٹھیک اور بھرپور حملوں سے باز نہ رکھا جا سکا۔

پاک فضائیہ کے واحد آر بی-۵۷ ایف "ڈروپی" نے جنگ کے دوران ہندوستان کے زیادہ تر ہوائی اڈوں کے اوپر ۶۰ ہزار فٹ کی بلندی پر جاسوسی جائزہ پروازیں کیں۔ تصویر میں اس طرز کا ایک طیارہ امریکی فضائیہ کے نشانات کے ساتھ نظر آ رہا ہے۔ "ڈروپی" کی سطح پرواز ہندوستانی فضائیہ کے تمام لڑاکا طیاروں کی پہنچ سے باہر تھی۔ مگر شروع ہی میں انبالہ سے پشاور آتے وقت ۵۲ ہزار فٹ کی بلندی پر دو ایس اے-۲ گائڈ لائن میزائل کی ضرب سے اس کے ڈھانچے کو شدید نقصان پہنچا اور ایک انجن تو جیٹ تباہ ہو گیا۔ لہٰذا بیکار ہونے کے باوجود آر بی-۵۷ ایف واپس اپنے اڈے پر اترنے میں کامیاب ہو گیا۔ پاک فضائیہ نے اس کی مرمت کے بعد اسے امریکہ بھیج دیا۔

انبالہ پر حملے کے لیے سرگودھا سے پرواز کرنے والے دو بی-۵۷ طیاروں کی کوشش اس اڈے (سرگودھا) پر ہندوستانی کینبرا طیاروں کے حملے سے ناکام ہو گئی۔ اس کے نتیجے میں ونگ کمانڈر لطیف اپنے نیوی گیٹر کے ساتھ پرواز نہ کر سکے۔ ان کا نمبر ۲ جو ایک اور بی-۵۷ میں پرواز کر گیا تھا، انبالہ تلاش کرنے میں ناکام رہا۔ اور مشن نامکمل چھوڑ کر واپس آ گیا۔ ونگ کمانڈر لطیف جنہیں ایئر ہیڈ کوارٹر نے ہوائی اڈوں پر حملوں کی منصوبہ بندی اور ان پر عمل کرنے کی پوری آزادی دے رکھی تھی انبالہ کے لیے ایک ایسے نئے راستے کا تجربہ کرنا چاہتے تھے جس پر رات کے وقت ہندوستانی لڑاکا طیاروں کا خطرہ کم ہو۔ پاک فضائیہ کے عملے نے رات کے وقت لڑاکا طیارے دیکھے تھے، مگر یہ یقین تھا کہ ہندوستان کے پاس رات کے وقت لڑاکا طیارے استعمال کرنے کی حقیقی صلاحیت نہیں ہے۔

ہندوستانی دفاعی مداخلت کے امکانات کم کرنے اور سراغ سے بچنے کے لیے ونگ کمانڈر لطیف نے پٹھانکوٹ کے راستے انبالہ جانے والی ایک تنگ گھاٹی سے سفر کرنے کا ارادہ کیا۔ بی-۵۷ میں نصب زمینی ساخت سے محفوظ رکھنے والے راڈار کی مدد سے یہ راستہ طے کرنا ممکن تھا۔ اس وجہ سے انہوں نے خود ہی اس راستے کو آزمانے کا فیصلہ کیا۔ وہ بتاتے ہیں کہ:

"میں نے تنگ گھاٹی تلاش کر لی اور اس میں زمین کی سطح سے کچھ ہی اوپر تک نیچے چلا گیا۔ ہم نے اس راستے پر کسی بڑی دقت کے بغیر دیر تک پرواز جاری رکھی میں نے اتفاق سے اپنے راڈار اسکوپ کے اوپر نظر ڈالی تو ایک چاندی کی طرح چمکتا ہوا طیارہ سیدھا ہماری سمت بڑھتا چلا آ رہا تھا۔ میں سمجھا کہ بس اب ہم ٹکرانے ہی والے ہیں لیکن ایسا نہیں ہوا اور یہ طیارہ ہمارے سر کے اوپر اتنے قریب سے گزر گیا کہ ہم دونوں نے اس کے جیٹ انجن کی آواز بھی سنی۔"

"میں نے فوراً ہی اس کا پیچھا کرنے کے لیے راستہ بدلا اور گھاٹی میں اوپر بلند ہونے لگا۔ اس وقت کسی طیارے پر فائرنگ کرنے کے لیے یہ کوئی اچھی جگہ نہیں تھی۔ میں نے بم گرانے کا سوئچ چلا دیا۔ جلد ہی مجھے احساس ہوا کہ اس سے تو سارے بم گر جائیں گے اس لیے میں نے جلدی سے اس نظام کو درست کرتے ہوئے عام طریقے سے بم گرانے والے آلات کو سرگرم کر دیا تاکہ میں حملے کے وقت بم مار سکوں اور اس طرح تمام بم جو نیچے خانے میں آ گئے تھے، اوپر چلے گئے۔ ہم سطح زمین سے صرف ایک ہزار فٹ کی بلندی پر تھے اور ایچ ایف بم گرانے کے لیے محفوظ ترین بلندی ۲۸ سو فٹ ہے۔ ہم اس سے خاصے پریشان تھے۔"

"ان ہی لمحات میں دوسرا طیارہ رُخ موڑ کر ہماری طرف واپس آنے لگا۔ اس کی نیوی گیشن لائیٹس روشن تھیں جس کی وجہ سے ہمیں اس پر نظر رکھنے میں مدد ملی۔ میرے نیوی گیٹر نے اس کی طرف اشارہ کرتے ہوئے کہا — "کیا آپ کو وہ نظر آ رہا ہے؟" "ہاں" میں نے جواب دیا۔ ہماری روشنیاں بند تھیں۔ اور بموں کا بار لیے ہوئے ہم حربی نقل و حرکت کے قابل نہ تھے اور اسی وجہ سے ہمیں اپنی مہم کو خیرباد کہنا پڑا جب ہم نے رخ موڑا تو وہ طیارہ ہمارے سامنے کچھ آگے موجود تھا۔ حالانکہ وہ ہماری حد ضرب سے باہر تھا۔ مگر پھر بھی میں نے نشست آخری حد تک بلند کی اور اس پر ۲۰ ایم ایم گن سے فائرنگ شروع کر دی۔"

"میں ٹھیک طریقے سے اس طیارے کی شناخت نہیں کر سکا، لیکن چاندی کی طرح چمکتا ہوا رات کے وقت مداخلت کرنے والا یہ طیارہ نیٹ ۲۱ ہی ہو سکتا ہے۔

ہم اسے ضرب تو نہیں لگا سکے۔ مگر اب ہمیں اپنے اطراف بہت ساری نیوی گیشن روشنیاں جگمگاتی ہوئی نظر آرہی تھیں۔ میں نے اپنے نمبر ۲ کو آواز دی جو ہم سے پندرہ منٹ پیچھے تھا اور اسے واپس جانے کو کہا۔ رات کے وقت ہندوستانی مداخلت کا سامنا کرنے کا یہ واحد اتفاق تھا۔ اور وہ پہلی بار ہمارا مشن منسوخ کرانے میں کامیاب ہوئے۔"

ہلواڑہ اور جودھپور پر ۱۹/۲۰ ستمبر کی رات کو معمول کے مطابق حملوں کے بعد ۲۰/۲۱ ستمبر کی درمیانی شب انبالہ پر ایک آخری یلغار کی گئی۔ یہ اسی شب آدم پور، ہلواڑہ اور جودھپور پر علیحدہ علیحدہ تین تین بی۔۵۷ طیاروں کی یلغار کے علاوہ تھی۔ انبالہ پر اس آخری حملے کی قیادت ونگ کمانڈر لطیف کر رہے تھے اور اسکواڈرن لیڈر نجیب ایک بار پھر ان کے نیوی گیٹر تھے۔ اسکواڈرن لیڈر رنجیب خان نمبر ۲ بی۔۵۷ کے کپتان اور اسکواڈرن لیڈر لودھی نمبر ۳ کے کپتان تھے۔ اس بار ونگ کمانڈر لطیف نے پشاور سے تمام راستہ دو سو فٹ کی بلندی پر طے کیا اور ان کے نیوی گیٹر نے ہدف سے صرف نصف میل تک ان کی رہنمائی کی۔ پہلے طیارے نے مکمل طور پر اچانک حملہ کیا اور اسے انبالہ پر ہلکے ہتھیاروں کے علاوہ کسی طیارہ شکن توپ کا سامنا نہیں کرنا پڑا۔ بکھری ہوئی چاندنی میں انڈین ایئر فورس کا اڈہ بی۔۵۷ کے عملے کے سامنے کھلا پڑا تھا۔ طیارے کا عملہ ہوائی اڈے کے قریب سڑک پر روشن ہیڈ لائٹس کے ساتھ دوڑتی ہوئی موٹروں کی قطار دیکھ رہا تھا۔

سابقہ تجربے کی روشنی میں اچھلتے ہوئے بموں کے حملے کے پیش نظر اس بار بم بہت پہلے ہی خارج کر دیئے گئے۔ حالانکہ ایک ہزار پونڈ والے ایچ ای بموں کا طرز عمل غیر یقینی تھا لیکن صرف اسی قسم کے بموں کے لیے تاخیر سے چلنے والے فیوز دستیاب ہو سکے تھے۔ انبالہ پر یہ حملہ تمام سابقہ حملوں سے زیادہ کامیاب نظر آرہا تھا۔ بعد میں آنے والے بی۔۵۷ طیاروں کو طیارہ شکن توپوں کی شدید فائرنگ کا سامنا کرنا پڑا۔ مگر تینوں طیاروں نے اپنا تمام گولہ بارود ہدف پر پہنچا دیا۔ اس کے بعد ہندوستانیوں نے قریبی کنٹونمنٹ علاقے اور خاص

۱۹۶۵ء کی جنگ میں بی۔۵۷ کے عملے کے تین اراکین کا نقصان ہوا۔ ان میں اسکواڈرن لیڈر عالم صدیقی اور اسکواڈرن لیڈر اسلم قریشی بھی تھے۔ جو جام نگر پر کارروائی سے واپس آنے میں ناکام رہے۔ چوتھے بی۔۵۷ کا عملہ حفاظت کے ساتھ ایجیکٹ کر گیا۔ اور جنگی قیدی بنا۔

طور پر ایئر فیلڈ کے کنارے بنے ہوئے گرجا گھر کو پہنچنے والے نقصان پر بہت شور مچایا۔ لیکن اچھلتے ہوئے بم پھینکنے کا طریقہ نشانہ بازی کے لیے کم سے کم صحیح نتائج کا حامل ثابت ہوا۔

انبالہ پر حملوں کا ایک دلچسپ پہلو یہ بھی ہے کہ پہلے حملے کے بعد انڈین طیارہ شکن توپوں نے بلندی پر فائر کرنے کے بجائے نیچی پرواز کرنے والے طیاروں کو بلاواسطہ نشانہ بنانے کی کوشش کی جس کی وجہ سے اطراف کی عمارتوں اور تنصیبات کو ان ہی کی توپوں سے کافی نقصان پہنچا۔ اسکواڈرن لیڈر رنجیب نے کم از کم ایک عمارت کو ہندوستانی طیارہ شکن توپ کی ضرب سے آگ لگتے ہوئے دیکھا۔ جنگ بندی کے بعد پاک فضائیہ کے "آر بی ۵۷ ایف" نے بلند ترین سطح پر پرواز کرتے ہوئے انبالہ اور دیگر عقبی اڈوں پر ہونے والے نقصانات کا جائزہ لیا۔

ڈروپی نے جنگ کے دوران پاک فضائیہ کے حملوں کی زد میں آنے والے انڈین ایئر فورس کے ہوائی اڈوں کے اوپر پرواز کی اور اس کے عملے نے انڈین ایئر فورس کی طرف سے آر ٹی پر ہدایات سنیں جو مگ ۲۱ کو بیس کلومیٹر (۶۵ ہزار، ۶۱ فٹ) بلندی پر اڑنے والے طیارے کی راہ میں مداخلت کرنے کے لیے دی جارہی تھیں۔ حالانکہ اس بلندی پر مداخلت کرنے کی تکنیک مرتب نہیں کی جا سکی تھی۔ لیکن پھر بھی ہندوستانیوں کو آخر میں مسکرانے کا موقع مل ہی گیا۔ انبالہ کے علاقے میں کسی جگہ جب آر بی ۵۷ ایف نے پشاور واپس آنے کے لیے اپنا رخ موڑا تو وہ ۵۲ ہزار فٹ کی بلندی پر تھا۔ زمین سے فضا میں مار کرنے والا ایک گائیڈڈ میزائل آر بی ۵۷ کے اوپر اور دوسرا عین

لاک ہیڈ سی ۔ ۱۳۰ کے عقبی لوڈنگ در میں ترمیم' اسے فضا میں ۱۵۰ ناٹ کی رفتار پر کھلنے کے قابل بنا کر پاک فضائیہ نے ہرکولیس کو بھی شبینہ بمباری کے لیے استعمال کے قابل بنالیا ۔ ہر سی ۔ ۱۳۰ میں ۲۲ ہزار پونڈ شدید دھماکہ خیز بم لے جانے کے قابل بنالیا گیا ۔ یہ بم عقبی در سے لڑھکا کر ہدف پر گرائے جاتے تھے ۔ بعد میں ہندوستانی فضائیہ نے بھی اپنے انتونوف ۔ این ۔ ۱۲ کو اسی طرز سے استعمال کیا ۔

اس کے نیچے پھٹا اور طیارے کی باڈی کو سخت نقصان پہنچنے کے علاوہ اس کے دونوں جیٹ انجن بھی تباہ ہو گئے ۔

کسی نہ کسی طرح ڈولتا ہوا ڈروپی اپنے اڈے تک پہنچا دیا گیا ۔ جہاں پتہ چلا کہ اس کا اگلا پہیہ (نوز وہیل) آگے نہیں نکل سکتا اس لیے پشاور رن وے پر ہنگامی طور پر طیارہ آتارنے کے انتظامات کیے گئے اور ڈروپی کریش بیریر اور اپنے دو پہیوں پر پھسلتا ہوا رن وے پر اتر آیا ۔ طیارے کے باڈی پر زیادہ سے زیادہ ایک فٹ قطر کے ساتھ چھوٹے بڑے ۷۰ سوراخ پائے گئے اور زمین پر اترتے وقت طیارے کو مزید نقصان پہنچا جس کی بناء پر پاک فضائیہ کے دیکھ بھال والے عملے نے اس قیمتی اور نہایت اہم طیارے کی مرمت کرنے کی کوشش کی ۔ انہوں نے پاکستان انٹرنیشنل ایئرلائن کے عملے کی بھی مدد حاصل کی ۔ جو آر بی ۔ ۵۷ ایف کی ساخت میں استعمال ہونے والی دھات سے آشنا تھا اور ایک ماہ کے اندر آر بی ۵۷ ایف پرواز کے قابل ہو گیا ۔ یہ ایک بہت بڑی فنی کامیابی تھی اور پاک فضائیہ کے زمینی عملے کا شاندار تکنیکی صلاحیت کا مظاہرہ بھی ۔

۱۵ ستمبر کے بعد پاک فضائیہ کے ایئر اسٹاف کو اطلاع ملی کہ اگلی صفوں کے ہوائی اڈوں پر پاک فضائیہ کے حملوں کی تاب نہ لا کر انڈین ایئرفورس اپنے طیارے ان اڈوں سے پیچھے ہٹا رہی ہے ۔ انڈین ایئرفورس کی کوششوں کو کمزور کرنے کے لیے ان کارروائیوں کے اثر کا یہ واضح ثبوت تھا ۔ پاک فضائیہ نے بی ۵۷ کی بمباری کے نتیجے میں دشمن کے نقصانات مرتب کرتے وقت زمین پر تباہ ہونے والے کسی طیارے کے بارے میں کوئی دعویٰ قبول نہیں کیا جب کہ ہندوستان کی رپورٹ اس سے مختلف تھی ۔

جنگ کے بعد پاک فضائیہ کے شب خون پر تبصرہ کرتے ہوئے ہندوستان کی وزارتِ دفاع نے کہا :

" طیارہ شکن توپوں کی صحیح فائرنگ نے عام طور پر پاکستانی ہوا بازوں کو اپنے بم جلدی سے پھینک کر بھاگ نکلنے پر مجبور کر دیا ۔ جب کہ حقیقت یہ ہے کہ بی ۵۷ کے شب خون میں قابلِ ذکر تنصیبات کو نشانہ بنانے میں ناکامی کا سامنا ہوا ۔ پاکستان' طیاروں کی تباہی اور ہوائی اڈوں کو ناکارہ بنا دینے کے بے سروپا دعوے کرتا رہا ۔ مثال کے طور پر انبالہ پر رات کے ایک حملے کے بعد دشمن نے ۲ طیارے زمین پر تباہ کرنے کا دعویٰ کیا (یہ دعویٰ امریکی جریدے نے کیا تھا پاک فضائیہ نے نہیں) جب کہ حقیقت میں ایک پرانے کنٹرول ٹاور کے ایک حصے کو نقصان پہنچنے کے علاوہ ایئر فیلڈ کی کسی بھی تنصیب کو نقصان نہیں پہنچا ۔ کسی طیارے کو نقصان پہنچنے کا تو سوال ہی پیدا نہیں ہوتا ۔

دشمن کے تمام بم غیر فوجی ٹھکانوں پر گرے اور اسی طرح پٹھانکوٹ آدم پور اور ہلواڑہ کے بارے میں دعویٰ کیا گیا کہ ان اڈوں کو ناکارہ بنا دیا گیا ۔ جنگ بندی کے بعد غیر ممالک کے فضائی اتاشی پنجاب میں واقع تمام ہوائی اڈوں کے دورے پر مدعو کیے گئے ۔ انہوں نے خود دیکھا کہ ان میں سے کوئی بھی ہوائی اڈہ ناکارہ نہیں بنایا جا سکا ، یہاں تک کہ ایک دن کے لیے بھی بے عمل نہ ہوا ۔"

واقعات کے بعد آخر الذکر دعویٰ مشکل سے ہی تسلیم کیا جا سکتا ہے ۔ لیکن پاک فضائیہ اپنے بی ۵۷ طیاروں کی کارروائی سے ناخوش نہیں تھی ۔ یہ کارروائی ۲۲ ستمبر کو چار بی ۔ ۵۷ طیاروں کے ذریعے اٹاری کے علاقے میں بری فوج کی مدد کے لیے دشمن کے توپخانے پر ۲۸ ہزار پونڈ بم گرانے کے ساتھ ختم ہو گئی ۔ دشمن کی زبردست فوجی کمک کو اس دن اٹاری کی طرف بڑھتے ہوئے دیکھا گیا تھا ۔ غالباً یہ سب کچھ بی آر بی کے مشرقی کنارے پر حملے کے لیے تھا ۔ اس کمک کو اس کی منزل تک پہنچنے سے روکنے کی ذمہ داری پاک فضائیہ پر تھی ۔ اور اس قافلے پر گرائے جانے والے بی ۵۷ کے بموں نے درختوں اور جھاڑیوں کے نیچے چھپی ہوئی دشمن کی بکتر بند اور دیگر گاڑیوں کو شعلوں میں لپیٹ لیا ——— !

اس طرح پاک فضائیہ کے ۲۲ عدد بی ۵۷ بمباروں کی مختصر فورس نے اپنی ۱۶۷ کامیاب پروازوں میں ہندوستانی ٹھکانوں پر چھ سو ٹن بم گرائے ۔ یہ ناکام سمجھی جانے والی ۱۹ پروازوں میں گرائے جانے والے تیس ٹن بموں کے علاوہ تھے ۔ اس کے مقابلے میں انڈین ایئرفورس کے ساٹھ کینبرا طیاروں نے پاک

فضائیہ کے اڈوں کے خلاف اپنے شبینہ حملوں کے لیے صرف ۹۲ پروازیں کیں۔ پاک فضائیہ کے بی-۵۷ طیاروں کے عملے کی لگن کا اندازہ فلائٹ لفٹیننٹ شمس الدین احمد کی مثال سے کیا جا سکتا ہے جنہوں نے جنگ کے دوران گردے کی شدید تکلیف کے باوجود اپنے نیوی گیٹر اسکواڈرن لیڈر شعیب عالم کے ساتھ بڑی تعداد میں کارروائیوں کے لیے پروازیں کیں۔ جنگ بندی کے دوسرے دن ان کا آپریشن ہوا اور ان کا ایک گردہ نکالنا پڑا۔ پائلٹ اور نیوی گیٹر دونوں کو ستارۂ جرأت عطا کیا گیا۔ بمبار طیاروں کے فضائی عملے کے ایک درجن سے زائد اراکین نے یہ اعزاز حاصل کیا۔

ان کارروائیوں میں پاک فضائیہ کے تین بی-۵۷ بمبار ضائع ہوئے حالانکہ دشمن کی کارروائی کے نتیجے میں صرف ایک بی-۵۷ کا نقصان ہوا۔ پاک فضائیہ کے بی-۵۷ طیاروں نے ہلواڑہ پر سب سے زیادہ توجہ دی۔ اور اس پر ۱۳۴ ٹن بم گرائے۔ اس کے بعد جودھپور (۹۸ ٹن) آدم پور (۸۵ء۵ ٹن) پٹھانکوٹ (۷۰ ٹن) جام نگر (۶۶ء۵ ٹن) سرسہ (۱۲ ٹن) جموں (۱۰ء۵ ٹن) انبالہ (۱۰ ٹن) اور سری نگر (۷ ٹن) کا شمار ہوتا ہے۔ بری فوج کی پشت پناہی میں سامنے آنے والے ٹھکانوں پر بی-۵۷ سے ۷۰ء۵ ٹن بم برسائے گئے ان ہی طیاروں نے بیاس کے پل پر ۱۰ء۵ ٹن اور گڈارو کے علاقے میں دو ٹن کے علاوہ امرتسر راڈار پر ۱۴ ٹن بم برسائے۔

پاکستان کی شبینہ بمباری مہم کا ایک اور پہلو ہے جو پاکستانیوں کی جدت پسند ذہانت کا نمونہ ہے اور جس کا پہلے ذکر نہیں کیا گیا۔ لاک ہیڈ سی-۱۳۰ اپنی بھاری مال بردار صلاحیت کے ساتھ کشمیر کے تین سے چار ہزار فٹ کی کم سے کم بلندی والے علاقے میں مشکل موسمی اور جغرافیائی حالات کا سامنا کرتے ہوئے فراہمی رسد کا کام انجام دے چکے تھے۔ ان طیاروں کی خصوصیات اور صلاحیت کے پیش نظر ٹرانسپورٹ ونگ کے اسٹیشن کمانڈر (حال ایئر کموڈور) ایرک ہال نے سوچا کہ کیوں نہ ان طیاروں کو بمباری کے لیے استعمال کیا جائے ۱۹۶۵ء کی جنگ سے پہلے پاک فضائیہ دو انجن والے نسبتاً چھوٹے مال بردار برسٹل طیاروں کو اپنے ہر ایک بازو کے نیچے چار ہزار پونڈ بم لے جانے کے قابل بنا چکی تھی۔ اسکواڈرن نمبر ۶ نے کم تر دفاعی انتظامات والے ٹھکانوں پر رات کے وقت بمباری کے لیے ان پر کچھ مشق بھی کی گئی تھی۔ سی-۱۳۰ کی عام بار بردار صلاحیت ۳۰ ہزار پونڈ سے زیادہ ہے۔ اس طرح یہ طیارہ دوسری جنگ عظیم کے سب سے بڑے بمبار کے ہم پلہ ہو سکتا تھا۔

۸ ستمبر ۱۹۶۵ء کو جب ونگ کمانڈر ہال نے سی-۱۳۰ کو بمبار کی حیثیت سے استعمال کرنے کی تجویز کمانڈر انچیف کو پیش کی تو اس پر آپریشن سٹاف کی کچھ جھجک کے باوجود ایئر وائس مارشل نور خان کا ردِ عمل ان کی پُرجوش فطرت کے عین مطابق تھا۔ انہوں نے اس خیال کو عملی شکل دینے کے لیے فوری طور پر سرگرم ہو جانے کی ہدایت کی۔ ٹرانسپورٹ ونگ کے آفیسر کمانڈنگ ونگ کمانڈر (حال گروپ کیپٹن) زیڈ بٹ کے ساتھ جنہوں نے راڈار کی مدد سے رات کے وقت کشمیر میں رسد گرانے کی مہم کا آغاز کیا تھا۔ گروپ کیپٹن ہال نے سی-۱۳۰ کو اس کی نئی ذمہ داریوں کے لیے ڈھالنے کا کام شروع کر دیا۔

سی-۱۳۰ کی بار برداری کی صلاحیت کا بھرپور استعمال کرنے کے لیے یہ ضروری تھا کہ بم طیارے کے اندرونی کارگو ہولڈ میں لے جائے جائیں اور اسی طرح عقبی در کھول کر گرائے جائیں۔ سی-۱۳۰ کا ڈھانچہ کچھ اس طرح کا بنایا گیا ہے کہ اگر اس کا عقبی دروازہ اور در کھلے ہوں تو اس کی زیادہ سے زیادہ رفتار صرف ۱۵۰ ناٹ ہوتی ہے۔ اس لیے پہلا مسئلہ یہی تھا کہ کسی طرح اس رفتار کو زیادہ بہتر بنایا جائے تاکہ زمینی فائر اور مداخلت کے مقابلے میں سی-۱۳۰ کی نازک پوزیشن کو بہتر صورت حال میں تبدیل کیا جا سکے۔ ونگ کمانڈر بٹ نے در، طیارے کی سست رفتاری اور مال برداری پر توجہ دی جب کہ گروپ کیپٹن ہال نے بم لادنے اور ان کو خارج کرنے کے بہتر طریقوں پر غور کیا۔

سست رفتاری کا باعث بننے والے در کے نچلے حصے کو علیحدہ کر کے اور کچھ تھوڑی بہت تبدیلیوں کے ساتھ طیارے کی رفتار میں ۲۸۰ ناٹ تک کا اضافہ ہو گیا۔ بم رکھنے اور ان کو خارج کرنے کا مسئلہ بھی پلائی وڈ بورڈ سے خانے بنا کر آسانی سے حل کر دیا گیا۔ یہ بم اس طرح رکھے گئے تھے کہ آسانی سے گرائے جا سکیں۔

۹ اور ۱۰ ستمبر کو ماری پور رینج میں ونگ کمانڈر بٹ نے بم گرانے کی اس تکنیک کی آزمائش کی۔ اور معمولی تاخیر والے فیوز کے ساتھ ایک ہزار پونڈ کے بم گرائے اور اس طرح شبینہ بمباری کے لیے پاک فضائیہ کے پانچ سی-۱۳۰ بی طیاروں کو تیار کر لیا گیا۔ ابتدا میں ایک سی-۱۳۰ کو بمباری کے کام کے لیے تبدیل کرنے میں چھ گھنٹے درکار ہوتے تھے۔ لیکن آخر میں یہ وقت کم ہو کر ڈھائی گھنٹے رہ گیا۔ اس کام کی تیز رفتاری کا اندازہ اس امر سے لگایا جا سکتا ہے کہ نمبر ۶ اسکواڈرن صرف تین دن کے اندر ۱۱ ستمبر کی شب کو اپنی جارحانہ کارروائی شروع کرنے کے لیے تیار تھا۔

بمباری کی پہلی کارروائی خود ہی انجام دینے کے لیے پُرعزم ونگ کمانڈر بٹ کے خیال کے مطابق اس غیر مسلح سی-۱۳۰ کا بہتر حربی عمل یہ ہونا چاہیے کہ طیارہ اپنے ہدف پر نیچی اور تیز رفتار پرواز کے ساتھ پہنچے تاکہ اس کا سراغ نہ لگ سکے۔ حملہ اور اس کے بعد وہاں سے نکلنے کے لیے جتنا زیادہ ممکن ہو نیچے ہی رہے۔ سی-۱۳۰ میں بم گرانے کے لیے نشست کا کوئی انتظام نہیں تھا۔ اس کے عملے کو عام رسد گرانے کے انداز ہی پر بم بھی گرانے تھے۔ اپنے پہلے ہدف پٹھانکوٹ کے مشرق میں صرف دس میل کے فاصلے پر واقع کٹھوعہ پل تک پہنچنے کی تیاری میں ونگ کمانڈر بٹ نے ۲۸۰ ناٹ کی تیز تر رفتار کے ساتھ نیچی پرواز کرتے ہوئے ٹھکانے پر پہنچنے اور بم گرانے کا حساب لگایا تھا۔ ان کا خیال تھا کہ اس

طریقے سے ہندوستانی دفاعی نظام کو طیارے کی آمد کا سراغ ملنے اور اس کی بمباری کی کارروائی کے درمیان اپنا ردِ عمل ظاہر کرنے کے لیے تقریباً سات منٹ کا وقت مل سکے گا۔ اس طرح سی ۱۳۰ مداخلت کے خطرے کو کم کر سکے گا۔

ٹیک آف سے کچھ دیر پہلے ان کو تھیٹر کے آپریشن سٹاف سے ایک کال موصول ہوا اور اس میں کہا گیا کہ بمباری کی یہ دوڑ کسی طرح بھی آٹھ ہزار فٹ کی بلندی سے کم سطح پر نہ لگائی جائے تاکہ سی ۱۳۰ کو ہلکی طیارہ شکن توپوں سے محفوظ رکھا جا سکے۔ چند روز قبل اسکواڈرن لیڈر اقبال کا آر بی ۵۷-بی پاکستانی ہلکی طیارہ شکن توپوں کے فائر سے ضائع ہو گیا تھا۔ ظاہر ہے کہ یہ فرمان اسی تلخ واقع کا نتیجہ تھا۔ ونگ کمانڈر بٹ نے اس فیصلے کے خلاف سخت دلائل دیئے۔ انہوں نے بتایا کہ اس فیصلے کا مطلب یہ ہوا کہ انہیں کٹھوعہ سے ۲۳ میل دور اپنے ہدف پر پہنچنے کے لیے بھاری وزن کے ساتھ سی ۱۳۰ کو آٹھ ہزار فٹ کی بلندی پر اُڑانا پڑے گا۔ یہ پٹھانکوٹ کے حلقہ میں پرواز ہوگی۔ اس طرح سی ۱۳۰ چاندنی روشنی میں کسی بھی گشتی فائٹر کے لیے آسان شکار بن جائے گا۔

تھیٹر بضد تھا کہ سی ۱۳۰ سے حملہ یا تو آٹھ ہزار فٹ کی بلندی سے ہوگا یا نہیں ہوگا۔ اس لیے ونگ کمانڈر بٹ نے احتجاج کرتے ہوئے اسے قبول کر لیا۔ گروپ کیپٹن ہال نے کہا: —— "یہ تو خودکشی کی کارروائی ہے۔ کیا تم یہ کرنا چاہتے ہو—؟" بٹ نے بڑبڑاتے ہوئے کچھ ایسے الفاظ ادا کیے جن کا مطلب یہی تھا کہ موت تو صرف ایک بار ہی آتی ہے۔ اور اسٹیشن کمانڈر نے کہا کہ میں بھی اس مشن پر ساتھ چلوں گا۔

ایک ہزار پونڈ کے اٹھارہ بموں کا بوجھ لیے ہوئے سی ۱۳۰، ۱۲ ستمبر کی صبح کے ابتدائی لمحات میں یعنی طلوع سے چند گھنٹے قبل پرواز کے لیے بلند ہوا۔ ابتدائی منصوبے کے مطابق اور جہاں تک ممکن ہو سکا رڈار کے سہارے سطح زمین سے دو سے تین سو فٹ کی بلندی پر چلتا رہا۔ ونگ کمانڈر بٹ نے وزن کے ساتھ آٹھ ہزار فٹ پر پہنچنے کے لیے بلند ہونے کی شرح کا حساب لگا لیا تھا۔ اور جب طیارہ آٹھ ہزار فٹ کی بلندی پر پہنچ گیا تو نیوی گیٹر نے سی ۱۳۰ کو بمباری کی دوڑ پر لگانے کے لیے اس کے راستے میں کچھ اصلاح کی۔ اس سلسلے میں ونگ کمانڈر بٹ نے رپورٹ میں بتایا۔

"اپنی اس دوڑ کے آخری منٹ پر میں نے دائیں طرف سے نیوی گیشن روشنی کو اپنی طرف آتے ہوئے دیکھا۔ پہلے میں سمجھا کہ یہ ستارہ ہے لیکن پھر میں نے دیکھا کہ یہ حرکت کر رہا ہے۔ اس وقت ہم بم گرانے کے مقام سے صرف ۴۰ سیکنڈ کے فاصلے پر تھے اس لیے میں نے خاموش رہنے کا فیصلہ کیا۔ حالانکہ ٹیک آف سے پہلے میں نے اپنے عملے کو تنبیہہ کر دی تھی کہ اگر انڈین ایئر فورس کا فائٹر گشت پر موجود ہے تو غالباً ہماری کارروائی میں مداخلت کی جائے گی۔ اور جب نیوی گیٹر نے آواز دے کر بتایا کہ "بم گرائے جا چکے ہیں" وہ طیارہ ہمارے سامنے سے گزر چکا تھا۔ اور جیسے ہی وہ ہمارے پورٹ ونگ کے پیچھے سے گزرا میرا اس سے رابطہ ختم ہو گیا۔ میں نے فوراً ٹرانسمیٹر پر بتایا کہ ایک فائٹر ہمارا پیچھا کر رہا ہے اور میں نے مال بردار خانے میں موجود لوڈ ماسٹر سے کہا کہ تم عقب میں دشمن کے طیاروں پر نظر رکھو۔ اس نے آواز دی "نیوی گیشن روشنی کے بغیر کوئی آ رہا ہے"۔ جب کہ ہم نے پہلے جو طیارہ دیکھا تھا اس کی نیوی گیشن لائٹیں روشن تھیں۔ میں نیچے کی طرف آ کر اس سے بچ نکلنے کے لیے اقدام کرنا چاہتا تھا مگر ہم اس وقت ۲۸۰ ناٹ کی تیز تر رفتار پر جا رہے تھے۔ لڑاکا طیاروں کے مقابلے میں ٹرانسپورٹ طیاروں کا ڈھانچہ نسبتاً کمزور ہوتا ہے اور میں جانتا تھا کہ اگر اس رفتار پر طیارے کا رخ موڑنے کی کوشش کی گئی تو ہم طیارے کے ایک بازو یا اس کے عقبی پنکھ سے ہاتھ دھو بیٹھیں گے۔ اس لیے میں نے طیارے کی رفتار تقریباً ۱۶۰ ناٹ تک کم کرنے کے لیے کوشش کی۔ مجھے معلوم تھا کہ سی ۱۳۰ رخ موڑتے وقت ۳ درجہ ثقل کو برداشت کرنے کی صلاحیت رکھتا ہے۔ اسی لیے میں نے اسی سطح تک آنے کے لیے اقدام کیا اور ساتھ ہی رفتار کو ۱۳۰ ناٹ پر قائم رکھنے کے لیے طاقت کو جاری رکھا۔

"فائٹر طیارہ اتنے سخت موڑ کا ساتھ نہ دے سکا اور ہمارے اوپر سے گزر گیا اور وہ ہمارے سامنے اوپر نیچے نظر آنے لگا۔ اگر میرے طیارہ میں سامنے کی ایک یا دو گن ہوتیں تو میں اسے مار گراتا۔ لیکن سی ۱۳۰ تو بالکل غیر مسلح ہوتا ہے۔ بدقسمتی سے بچ نکلنے کے اس اقدام نے ہمیں پٹھانکوٹ کے اوپر پہنچا دیا تھا جہاں ان کی طیارہ شکن توپوں نے بڑے سلیقے سے اپنے دہانے کھول دیئے۔ ہم اپنے نیچے طیارہ شکن گولوں کی روشنی دیکھ سکتے تھے۔ چند درمیانہ درجے کی توپوں کے گولے ہمارے اوپر کچھ فاصلے پر پہنچ رہے تھے۔ ان ہلکی توپوں کی گولہ باری سے نیچے آنے کے لیے اس وقت تک مجھے انتظار کرنا پڑا جب تک کہ ہم ہندوستانی فضائیہ کے اڈے سے باہر نہ نکل آئے۔ اس کے بعد میں نے پھر قوت پر دباؤ ڈالا اور دو منٹ ۴۴ سیکنڈ میں طیارہ درختوں کی بلندی پر نیچے پہنچ گیا۔"

نیچی سطح پر باہر نکلتے ہوئے میں نے بچاؤ کے اقدام جاری رکھے۔ مجھے اس وقت تک اطمینان نہ ہوا جب تک کہ ہم نے سرحد پار کر کے اپنے گراؤنڈ کنٹرول انٹرسیپشن سے رابطے کے لیے بلند ہونا شروع کر دیا۔ ہم کسی حادثے کے بغیر واپس اپنے اڈے پر پہنچ گئے۔ اور طیارہ پر جو واحد نقصان نظر آیا وہ پورٹ ونگ کے ٹپ پر ۵ء انچ کی گولی کا ایک سوراخ تھا۔

حالانکہ سی ۱۳۰ کے حملے کے نتائج کی فوری طور پر تصدیق نہیں ہو سکی مگر خیال تھا کہ کٹھوعہ کے اطراف ہندوستانی فوجوں پر ایک ساتھ گرنے والے ۹ ٹن بموں کے ڈھیر سے کافی زیادہ اور گہرا اثر پڑا ہوگا۔ دوسرے دن آل انڈیا ریڈیو نے اعلان کیا کہ پاک فضائیہ اب چینی ساخت کے چار انجن والے بمبار استعمال کر رہی ہے۔ اس سے ظاہر ہوا کہ پٹھانکوٹ کے اوپر چاندنی روشنی میں ہندوستانی فضائیہ کے لڑاکا طیاروں نے سی ۱۳۰ کی شناخت کرنے میں غلطی کی تھی۔

سی-۱۳۰ کی پہلی کامیابی کے بعد پاک فضائیہ کے مال برداروں نے جنگ بندی سے پہلے دیگر تیرہ جارحانہ کارروائیاں کیں۔ لیکن چونکہ آپریشنز سٹاف اس کی کارروائی کے لیے آٹھ ہزار فٹ کی بلندی پر بضد تھا اس لیے ونگ کمانڈر بٹ کی تجویز کے مطابق یہ حملے سرحد کے اطراف ہندوستانی فوجی ٹھکانوں تک ہی محدود رہے۔ ان بعد کے حملوں سے ہندوستانیوں کا یہ شبہ یقین میں بدل گیا ہوگا کہ پاک فضائیہ چینی ساخت کے چار انجن والے بمبار استعمال کر رہی ہے اور پاکستانیوں نے بھی یہ بات ظاہر نہیں ہونے دی کہ وہ بمباری کے لیے سی-۱۳۰ طیارے استعمال کر رہے ہیں۔ صرف اپنی پیرا کمانڈو صلاحیت ہی کی بناء پر سی-۱۳۰ انڈین ایئر فورس کے زمین سے حملوں کے لیے پرکشش ہدف تھا۔ لیکن کارروائیوں کے دوران اس بڑے طیارے کو دشمن کی نظر بد سے پوشیدہ رکھنا ہی اسکواڈرن نمبر ۶ کا اہم مسئلہ تھا۔

آغاز جنگ ہی سے ہندوستانی فضائیہ کے کینبرا طیارے چکلالہ پر حملے کر رہے تھے۔ لیکن سی-۱۳۰ طیاروں کو عمدہ طریقے سے منتشر کر دیا گیا تھا اور روزمرہ پروازوں کے لیے مختلف اڈوں سے جن میں پشاور، رسالپور اور کوہاٹ شامل تھے اڑتے رہے۔ حالانکہ ہندوستانیوں نے جنگ کے دوران کئی سی-۱۳۰ طیاروں کو مار گرانے کا دعویٰ کیا۔ لیکن جنگ بندی کے بعد جب انڈین ایئر فورس کے کمانڈر انچیف نے اس اڈے کا دورہ کیا تو گروپ کیپٹن یال پاک فضائیہ کی فہرست کے مطابق تمام (پانچوں) طیاروں کو صف آراستہ کرنے کے قابل تھے۔

کٹھوعہ کے بعد سیالکوٹ سیکٹر میں رام گڑھ نالے کے تین میل شمال میں دشمن کے ٹینکوں اور توپوں کا اجتماع سی-۱۳۰ بمباروں کا دوسرا ہدف قرار پایا۔ ۱۵ ستمبر کی رات کو اس ہدف پر اپنی واحد جھپٹ کے ساتھ ۱۸ ہزار پونڈ بم گرانے کے لیے دو سی-۱۳۰ استعمال کیے گئے۔ اس کارروائی نے چونڈہ کی طرف پیش قدمی کرنے والی ہندوستانی فوج پر تباہ کن اثر ڈالا اور جب ہندوستان کے مسلسل شدید حملوں کے خلاف سختی سے ثابت قدم چونڈہ کے اطراف خطرناک معرکہ آرائی جاری تھی۔ ۱۷ ستمبر کی رات کو ایک بار پھر سی-۱۳۰ طیاروں کو طلب کیا گیا۔ اس بار جارحانہ کارروائیوں کے لیے تیار کیے جانے والے دو مال برداروں نے تین پروازوں کے ساتھ حملے کیے۔ ایک بار پھر ایک حملہ رام گڑھ کے قریب دشمن کے ٹینک اور توپوں پر کیا گیا اور دو حملے سیالکوٹ سے دس ناٹیکل میل کے فاصلے پر پٹرول کے ایک ذخیرے پر ہوئے۔ ایک بار پھر ہر کارروائی میں ۹ ٹن وزنی بم گرائے گئے۔ ۱۸ ستمبر کو پھر رام گڑھ کے خلاف ایک تنہا سی-۱۳۰ نے کارروائی کی اور دشمن کے بہت سے ٹینک، توپیں، ایمونیشن اور ایندھن کے ذخائر تباہ کر دیئے۔

سی-۱۳۰ کی تمام کارروائیاں سیالکوٹ اور لاہور سیکٹر میں کی گئیں۔ جہاں بری جنگ سب سے زیادہ شدت سے جاری تھی۔ ان طیاروں کی بھرپور بمباری پاکستانیوں کے لیے ایک حقیقی خفیہ ہتھیار ثابت ہوئی۔ ۱۹ ستمبر کو رات کی تاریکی میں دو سی-۱۳۰ طیاروں نے رڑکی اور بگوال کے اطراف انڈین فوج کے اجتماع کے خلاف دو بار پرواز کر کے کامیاب کارروائیاں کیں۔ ان حملوں سے مادی نقصان کے علاوہ دشمن کے حوصلے پر زبردست تباہ کن اثر پڑا۔

اور اس وقت تک اسکواڈرن نمبر ۶ کے فرض شناس اور اپنے کام کی لگن میں محو عملے نے سی-۱۳۰ طیاروں میں ۲۲ ہزار پونڈ بوجھ لے کر جانا شروع کر دیا۔ پاک فضائیہ کے ہرکولیس نے ۲۱ ستمبر کی رات جلّو سے چار میل جنوب مشرق میں دشمن کے بھاری توپ خانے پر بموں کا سارا بار انڈیل دیا۔ اسی رات ایک اور سی-۱۳۰ نے ایک ہزار پونڈ کے ۱۸ بم ولٹوہہ میں دشمن کی توپوں کے اس اجتماع پر گرائے۔ جہاں کچھ ذیلی دھماکے دیکھے گئے۔ یہ جنگ کے آخری مراحل میں لاہور پر توپوں کی زبردست گولہ باری کے لیے ہندوستانیوں کی تیاریوں کا ایک حصہ تھا۔ اور پاک فضائیہ نے اسے ناکام بنانے کے لیے دن رات ایک کر دیئے۔

سی-۱۳۰ نے جنگ کے خاتمے کے مراحل پر آخری دنوں میں اپنی ہمہ وقتی سرگرمیوں سے فیصلہ کن نتائج مرتب کیے۔ ۲۲ ستمبر کو موسم کی خرابی کی وجہ نے ہندوستانی توپ خانے کے اجتماع پر پاک فضائیہ کے حملوں میں زبردست رکاوٹ ڈالی۔ لیکن اسی رات دشمن کے ٹھکانے تلاش کرنے اور راڈار کی مدد سے ان پر بم برسانے کے لیے تین سی-۱۳۰ طیاروں کی پروازوں پر کوئی اثر نہیں پڑا۔ ایک ہرکولیس نے صبح طلوع سے قبل ہی ۹ ٹن بموں کا سب سے بڑا بوجھ ولٹوہہ پر ہندوستانی توپوں کے اوپر لڑھکا دیا۔ جب کہ ونگ کمانڈر بٹ کی قیادت میں دوسرے دو طیاروں نے واہگہ اٹاری سیکٹر میں صرف تین سیکنڈ کے اندر ۲۲ ہزار پونڈ بم دشمن کے سر منڈھ دیئے۔

جہاں تک دوسرے ہدف کا تعلق ہے ہندوستانی اپنی توپیں بی آر بی کے کنارے سے بہت قریب لے آئے تھے۔ پاک فضائیہ بی آر بی نہر میں شگاف اندوزی سے بچنے کے لیے فکرمند تھی۔ لیکن بمباری کے حصار نے بموں کو ٹھیک ٹھیک نشانے پر پہنچا دیا۔ اٹاری پر ہدف میں ۲۰ توپوں کے ساتھ ایک ہندوستانی آرٹلری رجمنٹ شامل تھی جو بی آر بی نہر کے متوازی ایک میل طویل پٹی پر پھیلی ہوئی تھی۔ اس کارروائی کا تقاضا تھا کہ علاقے کو مختصر ترین وقت میں زیادہ سے زیادہ بموں سے پُر کر دیا جائے۔ دو سی-۱۳۰ ۲۲ ستمبر کی رات کو گیارہ بجے اپنے راڈار پر نظر جمائے دریائے راوی پر اپنے چیک پوسٹ پر پہنچے اور ٹھیک وقت پر حملہ شروع کیا۔ بم بالکل صحیح لمحے پر بیک وقت خارج کر دیئے گئے۔ اور ۲۰ ٹن سے زیادہ دھماکہ خیز ٹی این ٹی نے ہندوستانی آرٹلری پر تباہی نازل کر دی۔ سی-۱۳۰ کے عملے نے بہت سے ذیلی دھماکے بھی دیکھے۔ بعد میں، ہم ہندوستانی توپوں کی تباہی ان کے کھاتے میں ڈال دی گئی۔

جنگ کے بعد سی-۱۳۰ کی بمباری کے نتائج کا تجزیہ کرنے سے معلوم

ہوا کہ پاک فضائیہ نے دو لاکھ ۶۴ ہزار پونڈ بم گرانے میں زیادہ سے زیادہ ایک میل کے دائرے ہی میں نشانے خطا گئے ہیں۔ نمبر ۶ اسکواڈرن کی نشانہ بازی کا مثبت اور منفی اوسط چھ سو گز رہا۔ کسی علاقے پر بمباری کے لیے یہ اعداد و شمار انتہائی اطمینان بخش ہیں۔ ایک یادو سی۔ ۱۳۰ کے عملے نے تو اپنے بم سو گز تک ٹھیک ٹھیک نشانے پر گرائے۔ حالانکہ پوری جنگ کے دوران مال بردار دستہ کوئی نقصان اٹھائے بغیر سرگرم رہا لیکن اس کے عملے کو درپیش مشکلات کے باوجود سی۔ ۱۳۰ کی کارروائی قابلِ تعریف ہے۔ اپنے بی۔ ۵۷ اور لڑاکا طیاروں پر تعینات ساتھیوں کے مقابلے میں سی۔ ۱۳۰ کا عملہ ہلکی ساخت غیر مسلح ہونے کے ساتھ ایجکشن سیٹ جیسے فوری بچ نکلنے والے ذرائع سے محروم ٹرانسپورٹ طیاروں سے کارروائی کر رہا تھا۔ وہ یہ جانتا تھا کہ مشکل لمحات میں ان کے لیے فلائٹ ڈیک سے اتر کر پیراشوٹ کے ذریعے بچ نکلنے کے مواقع تقریباً ناپید ہیں۔ لیکن ان کی فرض شناسی، جذبۂ ایثار غیر متزلزل رہا۔

پاک فضائیہ کے ٹرانسپورٹ آپریشنز کی آخری جھلک یہ ہے کہ جنگ کے آغاز کے بعد چار برسٹل فریٹر طیارے بھی اس کے ساتھ شامل کر دیئے گئے یہ طیارے چکلالہ میں اسکواڈرن نمبر ۱۲ کے ساتھ خدمت انجام دینے کے لیے مامور ہوئے۔ اس یونٹ کی عام ذمہ داری صدارتی وائی کاؤنٹ کی پرواز سنبھالنا تھی۔ حالانکہ ان دو انجن والے دفاعی اعتبار سے نازک طیاروں نے دو سال سے کوئی پرواز نہیں کی تھی۔ لیکن ٹرانسپورٹ ونگ کے عملے نے ان کو چند دنوں کے اندر کم فاصلے کے لیے آٹھ ہزار پونڈ تک مال برداری کے قابل بنا دیا۔ ان فریٹر طیاروں نے کل دو سو گھنٹوں کی پرواز کر کے پاک فضائیہ کی اگلی صف کے ہوائی اڈوں پر سپلائی کا سلسلہ جاری رکھ کر اہم کام انجام دیا۔ سی۔ ۱۳۰ اور بی۔ ۵۷ کی طرح ان فریٹر طیاروں کو بھی پوری جنگ کے دوران خدمت گاری کے قابل رکھا گیا۔ اور جب جنگ ختم ہوئی تو یہ طیارے نیوزی لینڈ ایئر فورس کے ہاتھ فروخت کر دیئے گئے۔

■ ■ ■

نتائج

۱۹۶۵ء میں ہندوستان اور پاکستان کے درمیان ۲۲ روزہ تصادم کو جنگ میں فضائی قوت کے استعمال کو ایک کلاسیکی مثال قرار تو نہیں دیا جا سکتا۔ لیکن یہ ایک مختصر مگر پرعزم اور جارحانہ صفت والی اعلیٰ تربیت یافتہ اور بہتر قیادت کی حامل فضائیہ کی رزمیہ داستان ضرور ہے جس نے اپنے وسائل بھرپور ذہانت کے استعمال، صفوں میں قیادت اور عزم کو مستحکم بنا کر ایک ایسے حریف پر شک و شبہ سے بالاتر سبقت حاصل کر لی۔ جو عددی اور مشینی اعتبار سے برتر تھا۔

یہ اس اعتبار سے بھی ایک شاندار کارنامہ ہے کہ اس کے آغاز سے پہلے دور اندیشی کا فقدان تھا اور اس کے آغاز کے بعد بھی سیاسی رہنمائی دستیاب نہ ہو سکی۔ ایسا ظاہر ہوتا ہے کہ بری فوج اور فضائیہ کے سربراہوں کو اپنے مقاصد کا تعین اور کارروائیوں کے لیے مکمل طور پر اپنے ہی صوابدید پر چھوڑ دیا گیا تھا۔ صرف اتنا تھا کہ افواج کے ان سربراہوں کو اپنے اقدام پاکستان کے دفاعی انداز ہی کے اندر رہتے ہوئے اٹھانا تھے۔ اس لیے کہ پاکستان بے پناہ بڑے اور بہتر طور پر لیس اپنے پڑوسی کے خلاف حملے کے بارے میں سوچ بھی نہیں سکتا تھا۔

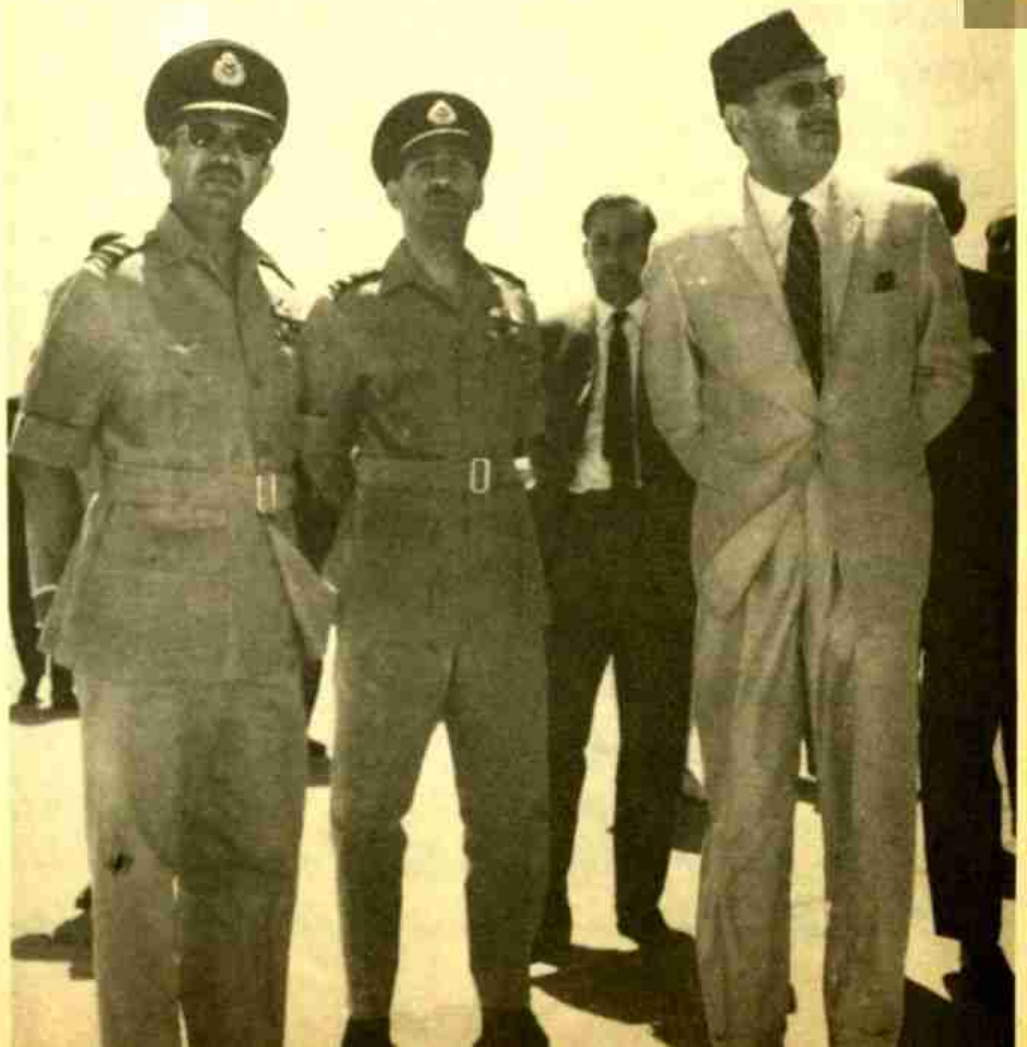
۱۹۶۵ء میں کشمیر میں پاکستان کی یلغار کے پیچھے (جس میں مسٹر بھٹو وزیر خارجہ کی حیثیت سے ملوث تھے) فہم و فراست کے بارے میں رائے دینا "تاریخ دانوں کا کام ہے لیکن اس کارروائی کے لیے وقت کا تعین یقیناً" غیر مناسب تھا۔ اس لیے کہ اسی سال صرف چند ماہ پیشتر رن کچھ کے واقعات کے بعد امریکہ نے دونوں ممالک کو اسلحہ کی فراہمی پر پابندی عائد کر دی تھی اور جیسا کہ واقعات بتاتے ہیں، اس پابندی سے نقصان کی شرح پر تسلیم کرنے کے علاوہ پاک فضائیہ کی کارروائیوں پر کوئی خاص اثر نہیں پڑا لیکن پاک آرمی کی تیاریوں اور منصوبہ بندی کے فقدان کا اظہار اس امر سے ہوتا ہے کہ جنگ کے آغاز کے تقریباً ایک ہفتے بعد میدانِ جنگ میں برسرِ پیکار دستوں کے پاس صرف چند دنوں کے استعمال کے لیے ہر طرح ایمونیشن کا ذخیرہ باقی بچا تھا۔

ائیر مارشل نور خان بتاتے ہیں کہ جب ۱۰ ستمبر کو بری فوج کے کمانڈر انچیف نے صدر ایوب خان کو اس صورتِ حال سے آگاہ کیا تو ایوب خان کا چہرہ زرد پڑ گیا اور ان پر سکتہ طاری ہو گیا۔ حالانکہ اس سے پہلے وہ جنگ کی صورتِ حال پر غور کرنے کے لیے آخر الذکر کی درخواست مسترد کر چکے تھے۔ ۶ ستمبر تک ایوب خان کی حکومت حالتِ امن کے معمول کے مطابق کام کر رہی تھی۔ لیکن جب بری فوج کو یہ احساس ہوا کہ وہ بڑی تیزی سے اپنے ٹینک اور توپوں سے محروم ہو رہی ہے تو پھر مکمل جنگی حالت کا انداز اختیار کر لیا گیا۔

اس وقت ائیر مارشل نور خان نے تجویز پیش کی کہ پاک فضائیہ کے سابق کمانڈر انچیف ائیر مارشل اصغر خان کو اسلحہ اور فوجی ساز و سامان کی تلاش میں ایران اور چین بھیجا جائے۔ ضروری گولہ بارود ترکی اور ایران سے طیاروں کے ذریعے آ پہنچا اور مزید سامان ریل سے آیا۔

پاکستان اس اعتبار سے خوش نصیب تھا کہ ۱۹۶۵ء میں ہندوستان نے پاک فضائیہ کے خلاف اپنی برتر فضائی قوت پر توجہ نہیں دی۔ اسی وجہ سے عددی اعتبار سے بہت کم تر اپنے لڑاکا طیاروں کی "نسبتاً" ادنیٰ کارکردگی کی مشکلات سے دوچار اور علاقہ جنگ میں صرف ایک مؤثر اڈے اور ایک ہی راڈار اسٹیشن کے ساتھ پاک فضائیہ نے جنگ کے آغاز کے صرف ۴۸ گھنٹوں کے اندر ہندوستانی فضائیہ پر سبقت حاصل کر لی۔ اس سے پاک فضائیہ کا کشمیر اور دریائے ستلج کے درمیان جنگ کے مرکزی علاقے میں اپنی

پاکستان کے سیاسی قائد کی حیثیت سے ۱۹۶۵ء
میں صدر ایوب خان، ایئر مارشل نور خان، سرگودھا کے
اسٹیشن کمانڈر گروپ کیپٹن ظفر مسعود اور پاک فضائیہ
کے ہوا بازوں کے ساتھ تبادلہ خیال کر رہے ہیں۔
پاکستان کی سیاسی قیادت نے ۱۹۶۵ء کے معرکے
میں تمام فیصلے فوجی کمانڈروں کی صوابدید پر چھوڑ
دیئے تھے۔ صدر ایوب ۲۳ دن کی جنگ کے
دوران پاک آرمی کے ٹینکوں، توپوں اور گولہ بارود
کی مسلسل بڑھتی ہوئی قلت سے سخت پریشان
تھے۔

۱۹۶۵ء کی جنگ کے بعد پاک فضائیہ کے
کمانڈر انچیف ایئر مارشل نور خان جنگ کے نتائج
پر پاک فضائیہ کے ہوا بازوں اور پاک آرمی کے
عملے سے تبادلہ خیال کر رہے ہیں

۱۹۶۵ء کی جنگ کے خاتمے کے فوراً بعد ایئر مارشل نور خان ایف-۸۶ سیبر میں مشرقی پاکستان (ڈھاکہ) میں پہنچ کر سکواڈرن نمبر ۱۴ کے اراکین کو کلکتہ کے علاقے میں انڈین ایئرفورس کے اڈوں کے خلاف کامیاب کارروائی پر مبارکباد پیش کرنے گئے۔ کمانڈر ایجنیٹ طیارے سے اترنے کے بعد اپنے فلائنگ اوور آل۔ اور جی۔ سوٹ میں نظر آ رہے ہیں۔

فلائٹ لفٹیننٹ یوسف علی خان ۱۹۶۵ء میں پاکستان کے صدر فیلڈ مارشل محمد ایوب خان سے ستارۂ جرأت حاصل کر رہے ہیں۔

سخت مقابلے کا باعث بننے والا بی آر بی نہر کا پل جو تباہ کر دیا گیا تھا۔

سرزمین کے اوپر فضائی برتری قائم کرنے کا مقصد بھی پورا ہوگیا۔ اور ایک بار غلبہ حاصل ہوجانے کے بعد اسے پورے ملک میں وسعت دے دی گئی۔ یہاں تک کہ مشرقی پاکستان میں بھی۔

ائیر مارشل نور خان کے بنیادی مقصد کے طور پر پاک فضائیہ کو اس علاقے میں فضائی برتری حاصل ہوگئی جہاں پاک برّی فوج ہندوستانی فضائیہ کی کسی مداخلت کے بغیر عددی طور پر برتر اور زیادہ طاقتور ہندوستانی فوج کے خلاف برسرِ پیکار تھی۔ توقعات کے برخلاف پاک فضائیہ کو ہندوستانی فوج پر اپنی مرضی سے حملے کرکے اس کی حربی صلاحیت کو متاثر کرنے کے لیے کافی فاضل مواقع مل گئے۔ اور جیسے ہی پاک آرمی کے دستوں نے چھمب پر حملہ کیا اسے بری جنگ میں پاک فضائیہ کے کردار سے مرتب ہونے والی اس کی توقع سے بھی زیادہ گہرے اثرات کا احساس ہوگیا۔ اور یہ اثر جنگ بندی تک قائم رہا۔ یکم ستمبر کو ہندوستانی فضائیہ کی مداخلت پاک فضائیہ کی توقع کے عین مطابق تھی اور اس نے فوراً چار ویمپائر گرا لیے۔ اس جوابی کارروائی کے بغیر چھمب کے علاقے میں پاک آرمی کا حملہ شدید مشکلات کا شکار ہوجاتا اور جیسا کہ ہوا بھی!

ایک انفنٹری بٹالین "نویں پنجاب" جب چک پنڈت سے سکراتا جا رہی تھی تو وہ انڈین ائیر فورس کی زد میں آگئی اور اس بری طرح منتشر کردی گئی کہ آئندہ بارہ گھنٹے تک تو وہ قطعی غیر مؤثر رہی۔ دوسری طرف پاک آرمی

کی ایک بکتر بند رجمنٹ (تیرھویں لانسرز) پر حملہ کرنے والے انڈین ائیرفورس کے چار ومپائر طیاروں کی پاک فضائیہ کے ہاتھوں تباہی اس رجمنٹ کے دوبارہ منظم ہونے اور بلند حوصلے کے ساتھ پیش قدمی جاری رکھنے میں مددگار ثابت ہوئی۔ اور اس کے بعد انڈین ائیرفورس نے چھمب کے علاقے میں بری کارروائی میں مداخلت نہیں کی۔ اگر یہ کارروائی کی جاتی تو پہلے ہی دن پاک بری فوج کی پیش قدمی روکی جا سکتی تھی۔

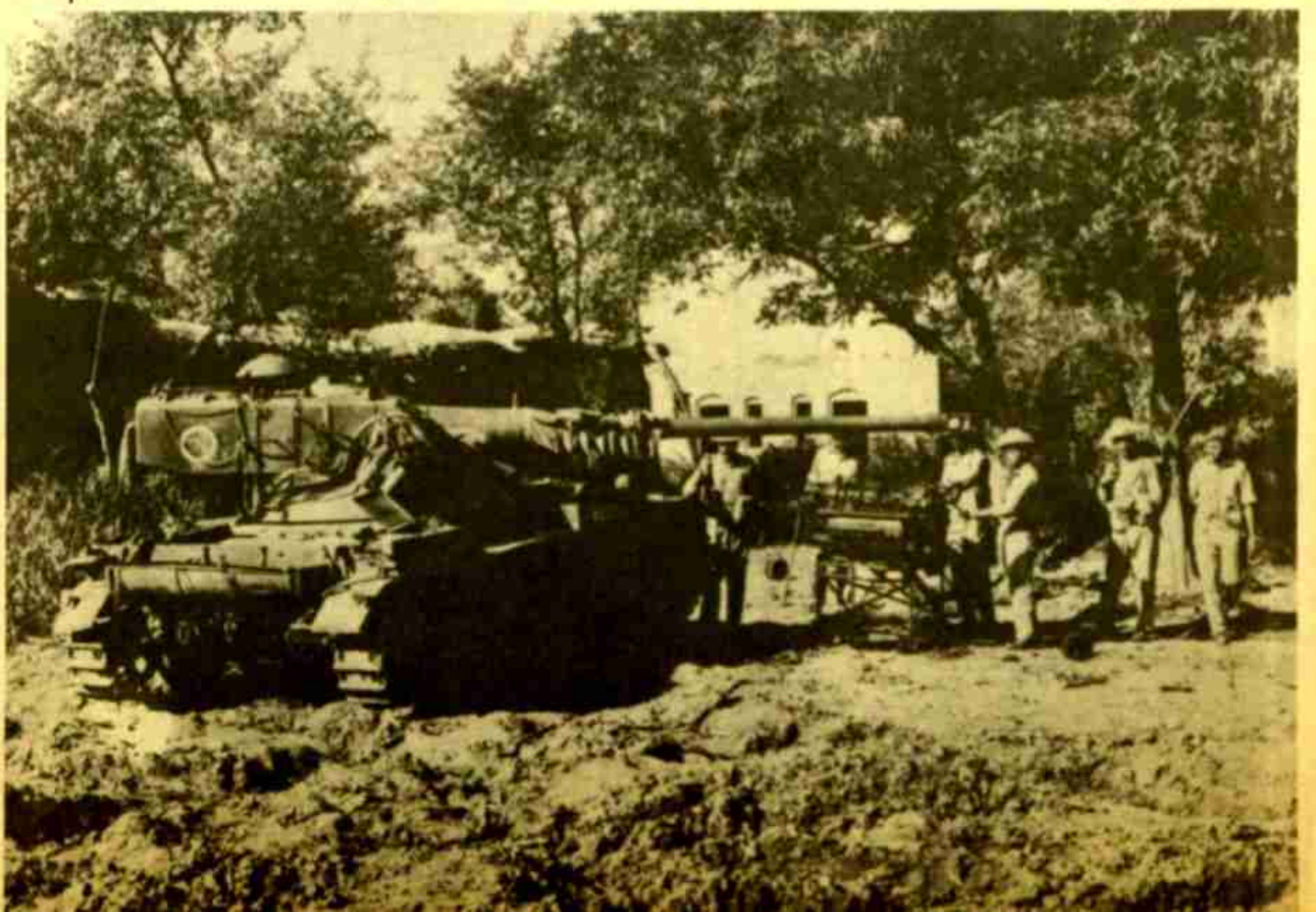
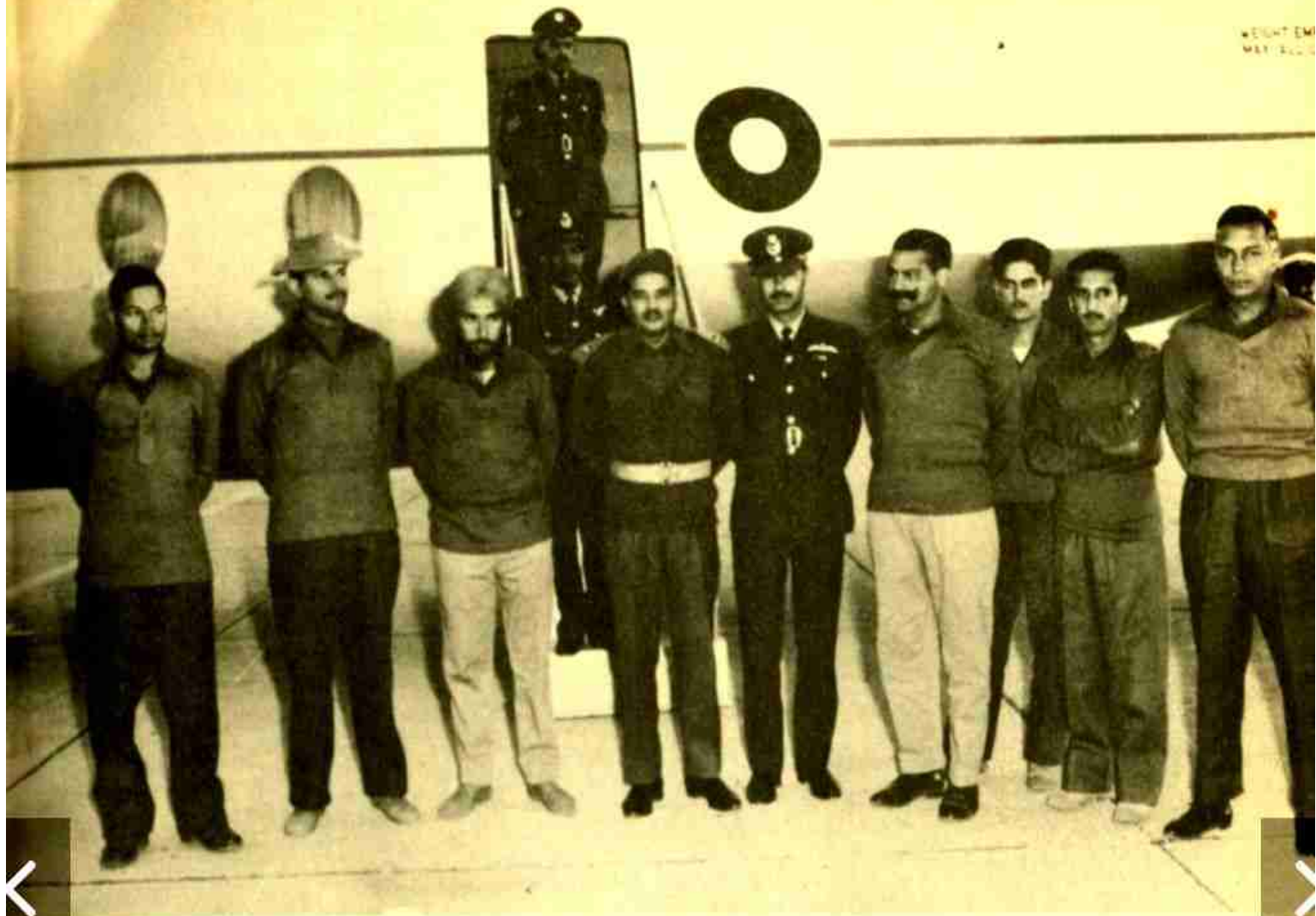
اس مہم میں پاک فضائیہ کے دیگر اہم تاریخی کارناموں میں ۱۰ ستمبر کو اس انڈین انفنٹری فورس اور ٹینکوں کے خلاف کارروائی شامل ہے جو اہم ترین شہر لاہور سے صرف دس میل دور باٹاپور کے علاقے میں واقع بی آر بی نہر کے اہم پل پر قبضہ کرنے کی تیاری کر رہی تھی۔ ہندوستانی لاہور پر حملہ کرنے کے منصوبے کے تحت جنگی اہمیت کی اچانک کارروائی کے فوائد حاصل کرنے کی پوزیشن میں تھے لیکن پاک فضائیہ کی مداخلت نے پاک آرمی کی دسویں انفنٹری ڈویژن کو بی آر بی پل کے دفاع کے لیے اپنے دستے مورچہ بند کرنے اور حفاظت کے لیے ٹینک اور توپ خانہ بھیجنے کا موقع فراہم کر دیا۔

پاکستان میں ۷ ستمبر کا دن یوم فضائیہ کے طور پر منایا جاتا ہے۔ اس دن سرگودھا کے اوپر پاک فضائیہ نے برتری حاصل کی تھی۔ اس دن بھی جبکہ یہ فیصلہ کن سنگین مرحلہ درپیش تھا، پاک فضائیہ بری لڑائی پر برابر اثر ڈالتی رہی جب ۶ اور ۷ ستمبر کو رات اسپیشل سروسز گروپ کے کمانڈوز ہندوستان کی اگلی صف کے ہوائی اڈوں کو تباہ کرنے کے لیے رات کے وقت اتارے گئے اور پٹھانکوٹ پر اترنے والے کمانڈو دستے کا امرتسر پٹھانکوٹ روڈ پر سانگو سے سمبا آنے والے ۲۶ ویں انڈین ڈویژن سے سامنا ہو گیا۔ ہندوستانی فوج کے قبضے سے ملنے والے منصوبے کے مطابق یہ انڈین ڈویژن سمبا کے جنوب میں حملے کے لیے بھیجا گیا تھا تاکہ انڈین آرمرڈ ڈویژن کے بازو کو محفوظ رکھا جا سکے۔ پاک آرمی نے نفری کی قلت کی وجہ سے ڈیک ندی کے پاس کوئی دستے تعینات نہیں کیے تھے۔ اس لیے یہ ہندوستانی ڈویژن پسرور کے لیے زبردست خطرہ بن سکتا تھا اور جسّڑ پر تعینات پاک آرمی بریگیڈ کے عقب کو بھی خطرے میں ڈال سکتا تھا۔ لیکن یہ کارروائی پاکستانی چھاپہ مار دستوں کی تلاش کی وجہ سے تاخیر کا شکار ہو گئی۔ اور جب انڈین آرمی کے اس ڈویژن نے سمبا، کٹھوعہ روڈ پر آگے جانا شروع کیا تو پاک فضائیہ نے اسے دیکھ لیا اور اس پر حملہ کر دیا۔ اس ڈویژن کی اتنی پٹائی ہوئی کہ اس میں سے صرف ایک بریگیڈ عمل کارروائی میں حصہ لے سکا اور وہ بھی جنگ بندی سے کچھ پہلے!

۷ ستمبر کو ہی کھیم کرن کے علاقے میں بحران پیدا ہو گیا۔ اس علاقے میں پاک آرمی کے پہلے بکتر بند ڈویژن کو ہندوستانی علاقے میں پیش قدمی کا حکم تھا۔ اس مقصد کے لیے بی آر بی نہر اور روہی نالہ کو پار کرنا تھا جس پر پل کی تعمیر

جنگ کے بعد دریائے توی میں ایک پاکستانی ٹینک اور ٹرک جسے پاک آرمی نے بے مصرف سمجھ کر چھوڑ دیا تھا۔

چھمب کے علاقے میں پکڑی جانے والی انڈین فیلڈ رجمنٹ کی کچھ توپیں۔

چھمب کے علاقے میں حاصل ہونے والے مال غنیمت میں یہ ہندوستانی اے۔ ایم ایکس-۱۳ ٹینک بھی شامل تھا۔

۱۹۶۵ء کی جنگ میں قیدی بننے والے یہ ہندوستانی اس اعتبار سے خوش نصیب تھے کہ انہیں پاک فضائیہ کے ایک وی آئی پی فوکر الیف ۲۰ فرینڈ شپ میں ہندوستان واپس پہنچایا گیا۔

۱۹۶۵ء کی جنگ کے بعد سرگودھا کے اڈے پر صدر ایوب کے دورے کے موقع پر پاک فضائیہ کے کمانڈر انچیف ایئر مارشل نور خان اور پاک بری افواج کے کمانڈر انچیف جنرل موسیٰ صدر پاکستان کے ساتھ

۱۹۶۵ء کی جنگ کے دوران ایک دوسرے کا حریفانہ مقابلہ کرنے کے بعد پاک فضائیہ کے سربراہ ایئر مارشل نور خان اور انڈین ایئر فورس کے سربراہ ایئر مارشل ارجن سنگھ نے جنگ ختم ہوتے ہی اس وقت ملاقات کی جب ہندوستان فضائیہ کے سربراہ نے پاکستان کا سرکاری دورہ کیا۔ انڈین ایئر فورس کے وی آئی پی اسکواڈرن کے ایک ٹوپولیف ٹی یو۔۱۳۴ میں پاکستان پہنچنے پر ایئر مارشل نور خان نے ان کا استقبال کیا اور جنگ عظیم دوم کی شناسائی کی تجدید کی۔

ضروری تھی اور اس سے تاخیر کا بھی امکان تھا۔ ڈویژن کا اگلا بریگیڈ جسے رات کی تاریکی ہی میں نہر اور نالہ پار کر لینا تھا، دن نکلنے کے بعد بھی کافی دیر تک ایسا نہ کر سکا۔ یہاں تک کہ پوری ڈویژن کا ٹریفک جمع ہو گیا۔ ٹینک اور فوجی گاڑیوں کی ایک ہی جگہ بھیڑ لگ گئی، جو ایک سے ایک جڑی ہوئی تھیں۔ قدرت کی طرف سے نازل کیا ہوا یہ ہدف ہندوستانی فضائیہ نے دیکھ تو لیا مگر پاک فضائیہ نے اسے اس طرح اپنے پروں میں چھپا ہوا تھا کہ نالہ اور نہر عبور کرتے وقت اسے کوئی نقصان نہیں اٹھانا پڑا۔

۸ ستمبر کو جب ہندوستان کی پہلی کور نے سیالکوٹ کے علاقے میں ایک ایسے مقام پر حملہ کیا جہاں سے پچھلی شام ہی کو پاک آرمی کے دستے واپس بلائے گئے تھے اور اس طرح ہندوستانیوں نے قطعی طور پر اچانک حربی حکمت عملی کا موقع حاصل کر لیا تو اس علاقے میں ہندوستان کی بکتر بند ڈویژن کے ساتھ مل کر اس کی مشترکہ کارروائی کے خلاف ایک پاکستانی ٹینک رجمنٹ (۲۵ کیولری) اور پاک فضائیہ کی کارروائیوں نے ہندوستانیوں کو دفاعی پوزیشن اختیار کرنے پر مجبور کر دیا۔ اس معرکے میں پاک فضائیہ نے ۱۴ ہندوستانی ٹینک تباہ کرنے کا دعویٰ کیا۔ اور اس کی وجہ سے پاکستانی دستوں کو اپنے دفاع کے لیے نئے سرے سے منظم ہونے کا موقع مل گیا۔

چونڈہ اور پدریانہ کے علاقے میں ۸ ستمبر سے ۲۳ ستمبر تک جاری رہنے والی ٹینکوں کی اس لڑائی میں پاک فضائیہ اور پاک آرمی کے چھٹے بکتر بند ڈویژن کے درمیان قریب ترین رابطہ قائم ہو گیا۔ جنگ کے آغاز سے پہلے چھٹی بکتر بند ڈویژن نے اپنی آپریشن پلاننگ میں پاک فضائیہ کی مدد کو غیر متوقع قرار دیا تھا۔ لیکن فضا میں پاک فضائیہ کی برتری قائم ہو جانے کے بعد چونڈہ میں اپنی کارروائی کے لیے پاک آرمی نے پہلے ہی پاک فضائیہ کی مدد کو اپنی کارروائی کا جز بنا لیا۔ ہر شب اگلے دن کی ضروریات کی درخواستیں جے او سی (جوائنٹ آپریشن سنٹر) بھیجی جانے لگیں۔ ان میں حربی پرواز دشمن کو باز رکھنے کی کارروائی اور بکتر بند کارروائی کو بہتر بنانے کے لیے لڑاکا طیاروں سے زمینی حملوں کی درخواستیں شامل تھیں۔

فضائی رابطہ ٹیموں کی قلت اور زمین سے فضا میں مزاحمت کی مشکلات کی وجہ سے اس ڈویژن کو فراہم ہونے والی امداد سے بہترین نتائج حاصل کرنے میں کچھ وقت کا سامنا کرنا پڑا۔ لیکن جلد ہی پاک آرمی کے فضائی ونگ کے سیسنا ایل۔ ۱۹ طیاروں میں فضائی رابطہ ٹیموں کی پرواز سے اس مشکل پر قابو پا لیا گیا۔ پاک فضائیہ کے تعاون اور حمایت نے ان ٹیموں کی نقل و حرکت اور سرگرمیوں کے لیے مکمل ضمانت فراہم کی اور ساتھ ہی ہندوستانیوں کو اس قسم کی آزادی کے استعمال سے محروم رکھا۔ پندرہ دن کی جنگ میں پاک فضائیہ نے اس علاقے میں ۱۱۲ ہندوستانی ٹینک تباہ کیے۔ یہ کل نقصان بعد میں بڑا امید افزا ثابت ہوا اور اس علاقے کی بری کارروائی میں پاک فضائیہ کی فضا میں برتری نے فیصلہ کن اثرات مرتب کیے ——!

اس طرح مقامی فضائی برتری نے نہ صرف پاک فوج کو ڈویژنل محاذ پر حربی نقل و حرکت کا فائدہ بہم پہنچایا۔ بلکہ اس نے پاک آرمی کے کمانڈر انچیف کو جنگ کے پہلے دن سے آخری لمحات تک سڑک اور ریل سے رات اور دن کے وقت اپنی فوجوں کی آزادانہ نقل و حرکت جاری رکھنے کے قابل بنا دیا۔ محاذ کی حالت میں تبدیلی کے ساتھ کئی فارمیشن اور یونٹ ایک علاقے سے دوسرے علاقے کی طرف منتقل ہوتے رہے۔ سب سے اہم پہلے بکتر بند ڈویژن کی نقل و حرکت ہے۔ جس نے ۸ ستمبر کو کھیم کرن پر حملہ کیا۔ بحران کا رخ موڑنے کے لیے ایک بریگیڈ ۱۱ ستمبر کو لاہور، اور ڈویژن کا بقیہ حصہ چونڈہ میں جمع ہو گیا۔ اگر پاکستانی فوج کو اپنی مرضی سے بھی فارمیشن کی نقل و حرکت کا موقع نہ ملتا اور اگر ہندوستان کو اپنی فضائی طاقت آزادی سے استعمال کرنے کی اجازت ہوتی تو پاک بری فوج کو اپنے دستیاب وسائل کی روشنی میں جنگ کے دوران ابھرنے والے بحران میں شدید مشکلات کا سامنا ہوتا۔

پاک فضائیہ کی کارروائیوں کا انحصار ان مضبوط بنیادوں پر تھا جو اس کے پہلے پاکستانی کمانڈر انچیف ایئر مارشل اصغر خان نے قائم کی تھیں۔ انہوں نے اعلیٰ درجے کی فنی مہارت کو یقینی بنایا۔ اس کے بغیر ایک کمانڈر انچیف کو خواہ وہ نور خان کی طرح باصلاحیت ہی کیوں نہ ہو، سخت نقصانات اٹھانا پڑتا۔ اور اسی بنا پر پاک فضائیہ کی کمان سنبھالنے کے چند ہفتوں کے اندر ہی نور خان اور ان کے عملے نے دستیاب وقت کو پاکستان کے فضائی حربی منصوبے کی افادیت کو یقینی بنانے میں صرف کرنے کی شہادت فراہم کر دی ——!

پاک فضائیہ کے نئے کمانڈر انچیف کی حکمت عملی اور اپنی فورس کے قد اور جنگ میں ہونے والے نقصانات کو ذہن میں رکھ کر مرتب کی گئی تھی اس حکمت عملی کی تدوین سے پہلے ان کے لیے یہ سمجھ لینا ضروری تھا کہ اصل بری جنگ کب لڑی جائے گی۔ پاک فضائیہ کی ابتدائی کامیابیوں کے ساتھ اگر نقصان کی شرح زیادہ ہوتی تو ۲۲ دن کی یہ جنگ پاک فضائیہ کے لیے جان لیوا ثابت ہو سکتی تھی۔ اسی وجہ سے کئی بار انہوں نے جب فضائی امداد کے لیے پاک فوج کی کسی درخواست کو اقتصادی طور پر مضر یا بڑے نقصان کا حامل سمجھا تو اسے مسترد کر دیا۔ بری جنگ کی صورت حال کے مثبت ابھار سے پہلے ایک سو یا اس سے کچھ زیادہ جنگی طیاروں پر مشتمل فورس کے ذریعے امتناعی اقدام کی کوشش کا مطلب یہ تھا کہ اپنے نحیف وسائل کا قیمہ بنوا دیا جائے۔

حالانکہ جنگ کے مرکزی علاقے میں فضائی برتری حاصل کرنے کا وہ مقصد جس کا تعین نور خان نے کیا تھا۔ پاک فضائیہ کے قد اور قوت سے

مطابقت نہیں رکھتا تھا —— لیکن اس کے باوجود اس نے قومی جنگ میں زبردست کردار ادا کیا اور پاک آرمی کے لیے سب سے زیادہ بحرانی علاقے میں فوجوں کے اجتماع پر اثر ڈالا۔ پاک فضائیہ کی عددی کمتری پر قابو پانے کے لیے کمانڈر انچیف نے تمام افرادی اور مشینی قوت کو جنگ کے لیے تیار کیا یہاں تک کہ انتہائی فرسودہ قسم کے دوسری صف والے طیاروں کو بھی حربی کردار کا پابند کیا گیا۔

پاک فضائیہ میں نور خان کو ایسی حساس قوت دستیاب ہوئی جسے وہ اپنے جارحانہ انداز کے مطابق ڈھال کر دشمن کے ہوائی اڈوں پر فضائی حملوں اور کمانڈو یلغار کے ذریعے اسے وہیں پر مفلوج کرنے کے ساتھ ضرورت پڑنے پر اپنے اڈوں کے دفاع کے لیے ثانوی جنگ لڑنے کے لیے بھی تیار کرنے میں کامیاب رہے۔ ضروری تعداد میں طیاروں کی کمی کے باوجود منصوبے کے مطابق ہندوستانی فضائیہ کے اگلی صف کے اہم اڈوں پر حملوں کا آغاز ایک قطعی جارحانہ فیصلہ تھا۔ اس فیصلے پر بحث ہو سکتی ہے لیکن جہاں تک پاک فضائیہ کا تعلق ہے اسے اس حملے سے چار اہم فوائد حاصل ہوئے۔ سب سے پہلے ان حملوں نے کچھ سود مند نقصانات ہندوستان کو پہنچائے۔ دوسری بات یہ کہ جوابی حملہ ہندوستان کو اس مقام پر لے آیا جہاں پاک فضائیہ اپنی بہترین فنی صلاحیتوں یعنی لاک ہیڈ ۱۰۴ اسٹار فائٹر اور فضا سے فضا میں مار کرنے والے سائڈ ونڈر میزائلوں کو دشمن کے خلاف مؤثر طریقے سے استعمال کر سکتی تھی۔ سوئم یہ کہ پاک فضائیہ اپنے چند اسٹار فائٹر اور سائڈ ونڈر سے لیس سیبر طیاروں کی مختصر سی فورس ہندوستانی طیاروں سے الجھا کر بہتر طریقے سے فضائی دفاع کا کام انجام دینے میں کامیاب رہی۔ اور آخری اور چوتھی بات یہ ہے کہ پاک فضائیہ اپنی مختصر فورس کو بھرپور انداز میں یکجا رکھنے میں کامیاب رہی جبکہ ہندوستانی فضائیہ کو اپنے فضائی دفاع اور پاک فضائیہ کے اڈوں پر حملے کے لیے اپنی کوششوں کو تقسیم کرنا پڑا۔

سرگودھا کے مرکزی ہوائی اڈے پر حملوں سے ہندوستانی فضائیہ کو شدید نقصانات اٹھانا پڑے۔ ان کی وجہ سے انڈین ائیر فورس کے عملہ کو یقین ہو گیا کہ وہ ایف ۱۰۴ اور ایف ۸۶ سائڈ ونڈر اشتراک کا مقابلہ نہیں کر سکتے۔ اس کے نتیجے میں ہندوستانی فضائیہ نے دفاعی معرکوں میں الجھنے سے گریز کرتے ہوئے برّی جنگ کے علاقے کی فضا کو پاک فضائیہ کے تسلط کے لیے چھوڑ دیا۔ اس طرح پاک فضائیہ نے اپنی کارروائیوں کا دائرہ کار خطِ محاذ سے آگے تک بڑھا کر پاک برّی فوج کو اس کی معرکہ آرائی میں بے مثال قریبی اعانت اور عملی امداد فراہم کی۔ پاک فضائیہ کی اس مدد نے پاک آرمی کی عددی کمتری کا ازالہ کر دیا اور اسی کے سہارے وہ بڑے حریف سے معرکہ آرائی کے قابل ہو کر جنگ بندی تک اسے روکنے میں کامیاب ہو گئی۔

برّی، بحری اور فضائی معرکوں کا زیادہ تر انحصار ان افراد کی جرأت، ہمت، عزم اور ماہرانہ صلاحیت پر ہوتا ہے جو دشمن سے برسرِ پیکار ہوتے ہیں۔ اسٹار فائٹر اور سائڈ ونڈر کی فنی برتری کے باوجود معرکوں کے اعداد و شمار سے ظاہر ہوتا ہے کہ ان ہتھیاروں نے شاندار طریقے سے استعمال کیے جانے والے سیبر طیاروں کے مقابلے میں دشمن کو نسبتاً کم نقصان پہنچایا۔ یہ ایف ۸۶ کے ہوا باز ہی تھے جنہوں نے ۶ اور ۷ ستمبر کو ہندوستانی فضائیہ کے "نیٹ" "ہنٹر" اور "میسٹیئر" طیاروں کو ایسی مہارت، عزم اور جرأت سے معرکوں میں الجھا کر فضا میں ان پر سبقت حاصل کر لی۔ جس کے نتیجے میں اسلامی فلک پر پاک فضائیہ کا غلبہ قائم ہو گیا۔

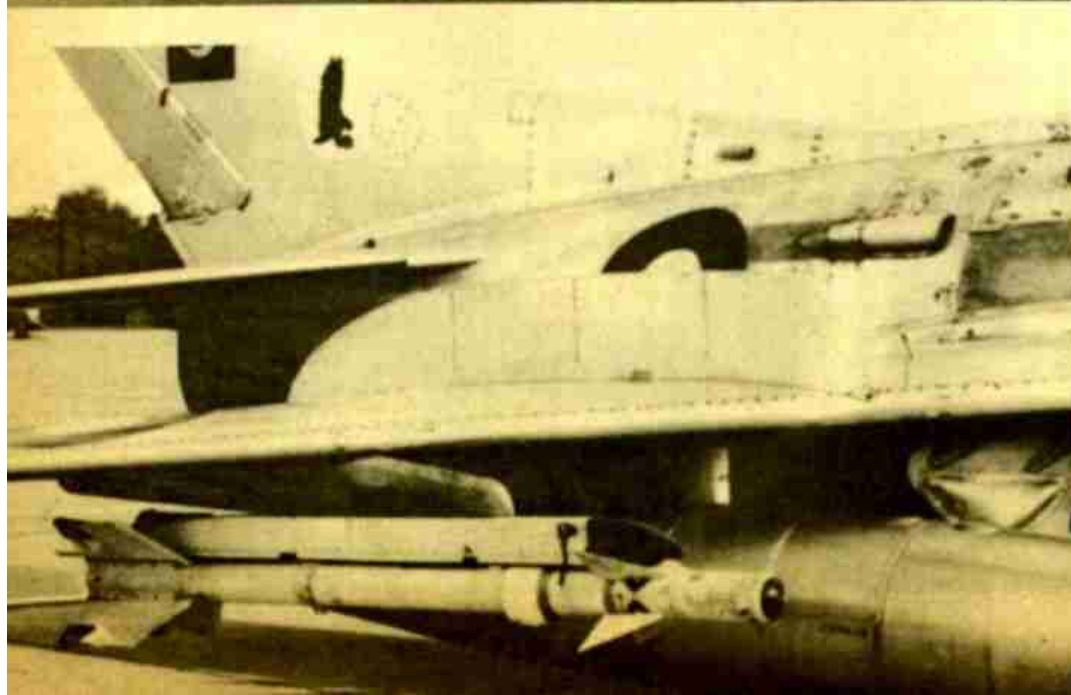
فضا میں برتری قائم رکھنے کے لیے پاک فضائیہ کے صرف ایک ہی اسکواڈرن پر مشتمل مٹھی بھر میگ ۔ ۱۰۴ اسٹار فائٹر طیاروں کی کارکردگی محض فضائی معرکوں میں ان کی کامیابی کی تعداد سے شمار نہیں کی جا سکتی۔ ایف ۱۰۴ کی حفاظت اور رات کے وقت مداخلت کاری کے فرائض پر پابند کیے جانے کی حقیقت ہی سے یہ ظاہر تھا کہ ان کے شکار کی تعداد کم ہو گی۔ لیکن اپنی انتہائی کم تعداد کے مقابلے میں یہ ہندوستانی فضائیہ کے لیے کہیں زیادہ بڑا خطرہ ثابت ہوئے اور ان طیاروں کی ہمہ گیر کارکردگی کے بغیر فضا میں برتری آسانی سے اور سستے داموں دستیاب نہ ہوتی۔

دشمن کو ہراساں کرنے اور رات کی تاریکی میں جنگ جاری رکھنے کے سلسلے میں بمبار، ٹرانسپورٹ اور تربیتی طیاروں نے اکثر ایسی ذمہ داریاں پوری کیں جو ان کے طے شدہ کردار سے کہیں زیادہ بھاری تھیں۔ اس سے ظاہر ہوتا ہے کہ پاک فضائیہ نے اپنے تمام وسائل کو بھرپور انداز میں استعمال کیا۔ اور ان وسائل کو استعمال کرنے والے عملے میں بے پناہ لگن پیدا کی۔

عملی کارروائی میں مصروف اور معرکہ آرائی کے متمنی ہوا بازوں کی پشت پر ہمیشہ کی طرح انعام و اکرام سے بے نیاز زمینی عملہ موجود تھا۔ جس کی مہارت انتھک محنت اور ذہانت نے زمانۂ جنگ میں بھی طیاروں کو حالتِ امن کے معیار کے مطابق مستعد اور سرگرم رکھا اور اس طرح پاک فضائیہ کے مقاصد کا حصول ممکن بنا دیا۔

ان تمام عناصر کو یکجا اور منظم کر کے ائیر مارشل نور خان کی ولولہ انگیز قیادت نے پاکستان کے جذبۂ معرکہ آرائی کا روپ دھار کر اپنے دائرہ کار میں تاریخ ساز شخصیتوں کی طرح اپنا عظیم فوجی کردار مرتب کر لیا۔

■■■

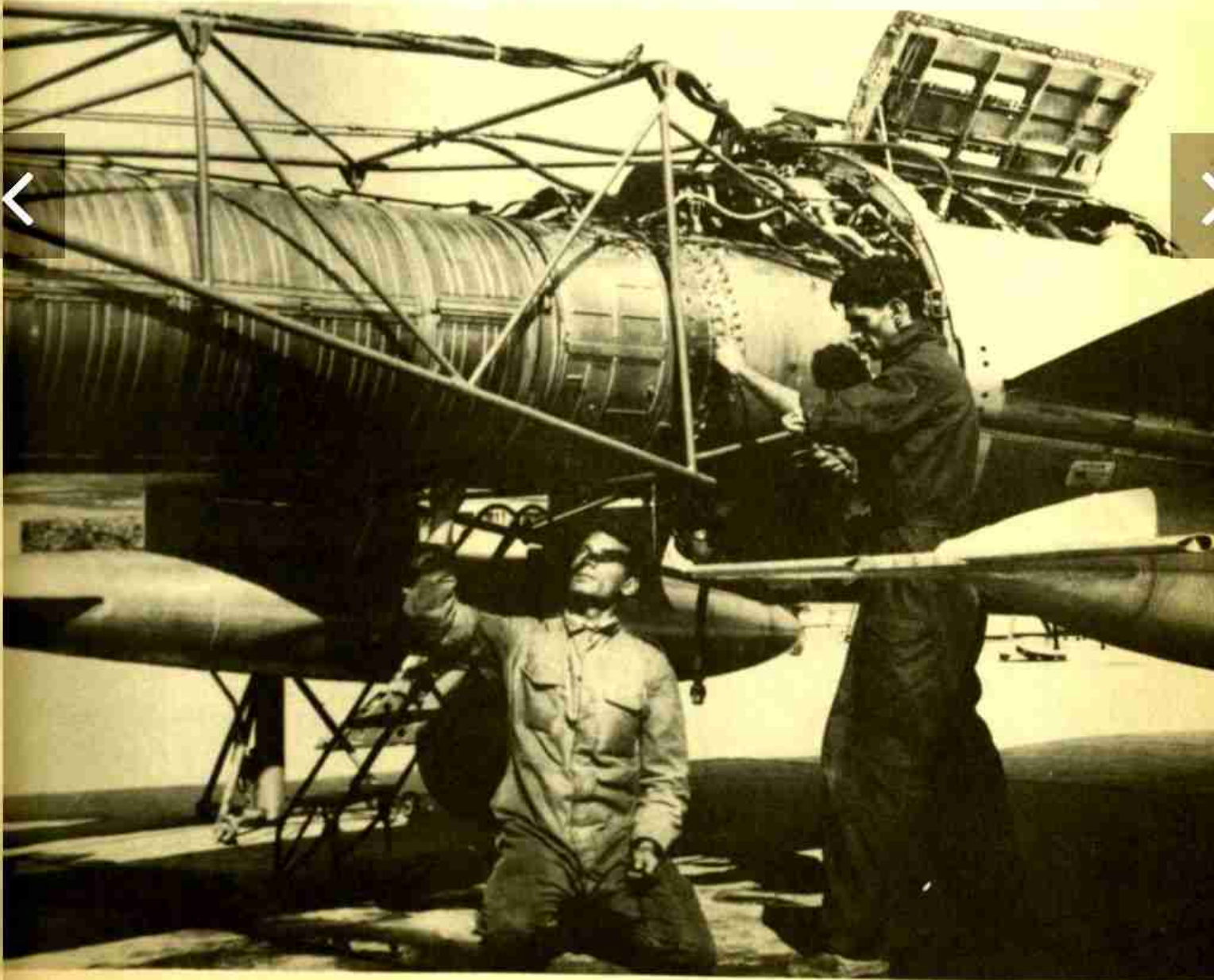
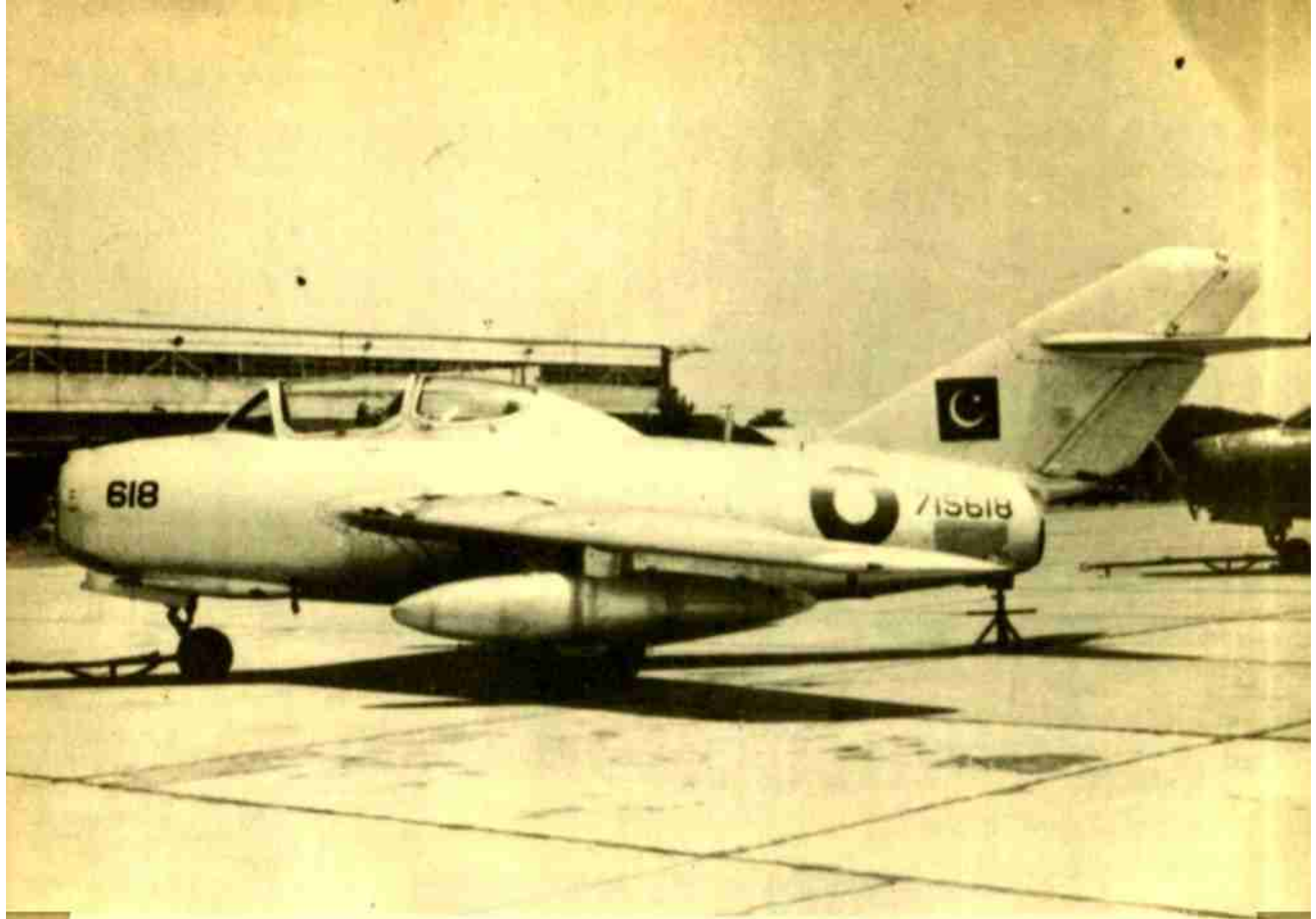
پاک فضائیہ : پھر لیس ہوتی ہے

۱۹۶۵ء کی جنگ کے فوراً بعد ائیر مارشل نور خان جنگ کے دوران عیاں ہونے والی پاک فضائیہ کی خامیوں کو دور کرنے کے لیے سرگرم ہو گئے۔ اگست ۱۹۶۹ء میں پاک فضائیہ کی کمان سے ریٹائرمنٹ سے قبل ہی وہ چھ مختلف ممالک سے تقریباً ۲۰۰ طیارے حاصل کر کے انہیں ایک سال کے اندر سرگرم عمل کر چکے تھے۔

پچھلے صفحہ پر: ڈاسولٹ فرانس سے خریدے جانے والے میراج ۳۰ طیارے

اوپر اور درمیان میں: جنگ کے فوراً بعد ائیر مارشل نور خان کی کوششوں سے ایران سے جرمن فضائیہ کے سابق ۹۰ عدد اورینڈا انجن سیبر ایم کے-۶، جنہیں پاک فضائیہ میں ایف-۸۶ ایف ای کہا جاتا ہے، حاصل کیے گئے۔ اس عبوری سازوسامان نے پاک فضائیہ کی حربی قوت میں اضافہ کیا۔ اپنے ۷۲۰۰ پونڈ تھرسٹ کے ساتھ اورینڈا ۱۴ ٹربو جیٹ والے یہ سیبر-۶ ۵۹۷۰ پونڈ کے جی ای جے-۴۷-۲۷ انجن والے ایف-۸۶-ایف سے کارکردگی میں بہت بہتر تھے۔

مشرق اور مغرب کی فنی صلاحیتوں کا امتزاج حاصل کرتے ہوئے پاک فضائیہ نے اپنے مگ-۱۹ طیاروں کے ٹوئن بورڈ ونگ پائلنوں کو فضا سے فضا سے مار کرنے والے سائڈ ونڈر میزائل سے جانے کے لیے استعمال کرنا شروع کر دیا۔ اور اس سے بہت زیادہ مؤثر نتائج حاصل کیے۔

پاکستان نے چین سے ۷۵ عدد مگ ۱۹۰
ایس ایف لڑاکا بمبار طیارے بھی حاصل کیے۔ یہ
طیارے اشتراکیت کی نظریاتی کشمکش کے آغاز
سے پہلے سوویت چین اشتراک سے چین میں بنائے
جاتے تھے۔ ۱۴۹۰ پونڈ وزن والے دو عدد ایمیل
ٹو آر ڈی ٹائپ ۱۱۱ ٹربو جیٹ انجن کے ساتھ

618
715618

مگ - ۱۹ پر پرواز کے لیے پاک فضائیہ دو نشستوں والے ۴ عدد مگ - ۱۵ یو ٹی آئی تربیتی طیارے استعمال کرتی ہے۔ مصنف ۱۹۶۸ء میں سرگودھا کے ہوائی اڈے پر ایک مگ - ۱۵ سے شناسائی حاصل کر رہا ہے۔

اوپر اور درمیان میں: جنگ کے فوراً بعد ایئر مارشل نور خان نے فرانس میں ڈسالٹ سے میراج ۳ - ای اور میراج - ۵ کی خریداری کے لیے بات چیت کی۔ یہ طیارے ہندوستان کے میگ ۲ مگ - ۲۱ طیاروں کے مقابلے میں پاک فضائیہ کو ہم پلہ بنانے کے لیے درکار تھے۔ اس کے بعد سے پاک فضائیہ نے ۶۰ عدد میراج طیارے حاصل کر لیے ہیں۔ ان میں ۱۳ میراج ۳۰ آر پی لڑاکا اور ۵ عدد دو نشست والے میراج - ۳ ڈی - پی تربیتی طیارے شامل ہیں۔

کمانڈر انچیف کی حیثیت سے ایئر مارشل نور خان نے پاک فضائیہ کے زیر استعمال ہر طیارے کو خود ہی آزمانے پر زور دیا۔ یہاں وہ میراج - ۳ سے شناسائی سے قبل کچھ ہدایات سن رہے ہیں۔

• دوسری صف کے سازوسامان میں فرانس کے ایئر سپاٹیل الیوٹ۔سوئم ہیلی کاپٹر شامل ہیں جو پہلے امریکی امداد کے تحت فراہم ہونے والے ایچ۔۱۹۔ اور ایچ ایچ۔۴۳ کی جگہ استعمال کیے جا رہے ہیں۔ چند الیوٹ سوئم شمالی پاکستان میں بری فوج کی دھمیال ورکشاپ میں اسمبل کیے گئے ہیں۔

۱۹۶۵ء کی جنگ کے بعد پاک فضائیہ نے سویڈن سے مسلح تربیتی طیارے ساب ٹگن اور ساب۔ ۱۰۵ حاصل کرنے کا ارادہ کیا مگر سویڈن کی حکومت نے پاکستان کی درخواست مسترد کردی لیکن پھر بھی پاک فضائیہ اور پاک آرمی ایوی ایشن ونگ کے لیے سویڈش حکومت نے ۴۵ عدد ساب ایم ایف آئی۔ ۱۷ امدادی تربیتی طیارے فراہم کرنے کی اجازت دے دی۔ ان میں سے ۴۵ عدد ایم ایف آئی ۱۷ پاکستان میں کامرہ کے ایئروناٹیکل کمپلیکس میں اسمبل کیے جانے تھے۔

دعویٰ اور جوابِ دعویٰ

معرکہ آرائی کی افراتفری میں فضائی فتوحات کی توثیق کرنا ایک ناممکن امر ہے اور معرکۂ برطانیہ کے وقت سے یہ بات واضح ہے کہ اس سلسلے میں کیے جانے والے دعوے اکثر مبالغہ آرائی پر مبنی ہوتے ہیں۔ گن کیمرے، راڈار کے نقش اور عینی شاہدوں کی معاونت کے باوجود کسی فضائی معرکے میں کامیابی کی حقیقی شہادت تباہ شدہ طیارے کے ملبے کی دستیابی ہے یا دشمن طیارے کے ہواباز کی گرفتاری! لیکن آج کل کی محدود جنگیں سرحدی علاقوں کے اطراف لڑی جاتی ہیں۔ اس لیے یہ ناقابلِ تردید شہادت کسی بھی طرف کے اطمینان کے لیے مشکل ہی سے دستیاب ہوتی ہے۔

پاکستان اور ہندوستان کے درمیان ۱۹۶۵ء کی جنگ کی گرماگرمی میں دونوں نے دشمن کے سو سے زائد طیارے تباہ کرنے کا دعویٰ کیا۔ لیکن چونکہ یہ ایک بالکل غیر یقینی بات ہے۔ پھر بھی اس جنگ میں دونوں طرف ہونے والے نقصان کا صحیح تخمینہ اب بھی بڑی حد تک سامنے نہیں آیا۔ ہندوستان کے معاملے میں یہ بات زیادہ صحیح ہے۔ کیونکہ پاکستان نے جنگ سے متعلق اپنا ریکارڈ اور عملے کو غیر جانبدار معائنے کے لیے پیش کر دیا اور اپنے نقصانات کی تفصیل شائع کرنے کے لیے تیار ہے۔ ایک مختصر فضائی فوج ہونے کی حیثیت سے پاکستان کے لیے یہ ممکن ہی نہیں ہے کہ وہ اپنے وسیع نقصانات کو آسانی سے پوشیدہ رکھ سکے۔ اور پاکستان نے اپنے نقصانات کو تسلیم کرتے ہوئے کراچی میں جشنِ فتح کے موقع پر ۸۵ عدد ایف-۸۶ اور دس عدد ایف-۱۰۴ کے ساتھ بیس عدد بی-۵۷ طیاروں کی پرواز کا مظاہرہ کیا۔

پاک فضائیہ کے اپنے بیان کے مطابق جس کی توثیق امریکی فوجی امداد کے مشاورتی گروپ نے بھی کی۔ یکم ستمبر سے ۲۳ ستمبر ۱۹۶۵ء کے دوران فضائی معرکوں میں ۱۳ ایف-۸۶ اور ایک اسٹار فائٹر کا نقصان اٹھانا پڑا۔ جب کہ ایک ایف-۸۶ اپنے ہی ہدف کے ملبے کی زد میں آکر تباہ ہوا اور ایک آر۔بی-۵۷ اور ایک ایف-۸۶ پاک آرمی کے زمینی فائر سے ضائع ہوئے۔

اس بنیاد پر ۱۹۶۵ء میں پاک فضائیہ کی فہرستِ سرفرازی حسبِ ذیل انداز میں مرتب ہوئی۔

۱	۶ ستمبر ۱۹۶۵ء	اسکواڈرن لیڈر سرفراز رفیقی	ہلواڑہ	ایف-۸۶
۲	۶ ستمبر ۱۹۶۵ء	فلائٹ لفٹیننٹ یونس حسین	ہلواڑہ	ایف-۸۶
۳	۷ ستمبر ۱۹۶۵ء	فلائٹ لفٹیننٹ اے۔ٹی۔ایم عزیز	ڈھاکہ	ایف-۸۶
۴	۷ ستمبر ۱۹۶۵ء	فلائنگ آفیسر افضل خان	کلائی کنڈہ	ایف-۸۶
۵	۷ ستمبر ۱۹۶۵ء	فلائنگ آفیسر سکندر اعظم	ماری پور	ایف-۸۶
۶	۷ ستمبر ۱۹۶۵ء	اسکواڈرن لیڈر ایس۔ اے صدیقی	جام نگر	بی-۵۷
۷		اسکواڈرن لیڈر اسلم قریشی		

نمبر	تاریخ	نام	مقام	طیارہ
۸	۱۱ ستمبر ۱۹۶۵ء	اسکواڈرن لیڈر منیر الدین احمد	امرتسر	ایف-۸۶
۹	۱۱ ستمبر ۱۹۶۵ء	اسکواڈرن لیڈر ایم اقبال	راہوالی	آر بی ۵۷-بی
۱۰		فلائٹ لفٹیننٹ لودھی		
۱۱	۱۳ ستمبر ۱۹۶۵ء	اسکواڈرن لیڈر علاؤ الدین احمد	گورداسپور	ایف-۸۶
۱۲	۱۷ ستمبر ۱۹۶۵ء	فلائٹ لفٹیننٹ ایم اے بٹ	رسالپور	بی-۵۷
۱۳		فلائٹ لفٹیننٹ اے ایس. زیڈ خالد		

نوٹ:۔ نمبر ایک سے نمبر چار تک ہندوستانی فضائیہ سے معرکے میں گرائے گئے۔

تین بی-۵۷ طیاروں کے دو رکنی عملے کے ساتھ فضائی کارروائیوں میں تباہ ہونے والے دس طیاروں اور تیرہ افسروں کی ہلاکت کے علاوہ بائیس دن کی معرکہ آرائی میں عملے کی ہلاکت کے بغیر ۹ طیاروں کی تباہی کی تفصیل حسب ذیل ہے۔

نمبر	تاریخ	نام	مقام	کیفیت	طیارہ
۱	۴ ستمبر ۱۹۶۵ء	فلائنگ آفیسر این. ایم بٹ	اکھنور	ایجکٹ کر کے بچ نکلے	ایف-۸۶
۲	۷ ستمبر ۱۹۶۵ء		سرگودھا	زمین پر گولیوں کی ضرب	ایف-۸۶
۳	۷ ستمبر ۱۹۶۵ء	فلائٹ لفٹیننٹ امجد حسین	سرگودھا	مار گرایا گیا، ایجکٹ کر گئے	ایف-۱۰۴
۴	۸ ستمبر ۱۹۶۵ء	فلائٹ لفٹیننٹ صدر الدین	لاہور سیکٹر	ایجکٹ کر کے بچ نکلے	
۵	۱۴ ستمبر ۱۹۶۵ء	فلائٹ لفٹیننٹ شیخ لاہور سیکٹر فلائٹ لفٹیننٹ بی اے چوہدری	آدم پور	دونوں ایجکٹ کر گئے اور جنگی قیدی بنے۔	بی-۵۷
۶	۱۴ ستمبر ۱۹۶۵ء	فلائنگ آفیسر ایم آئی شوکت	ترن تارن	ایجکٹ کر کے جنگی قیدی بنے	ایف-۸۶
۷	۱۷ ستمبر ۱۹۶۵ء	فلائنگ آفیسر جی او عباسی	پشاور	گر کر تباہ ہوا (زخمی)	ایف-۱۰۴
۸	۱۹ ستمبر ۱۹۶۵ء	فلائٹ لفٹیننٹ ایس ایم احمد	سرگودھا	گر کر تباہ ہوا (زخمی)	ایف-۸۶
۹	۲۰ ستمبر ۱۹۶۵ء	فلائٹ لفٹیننٹ اے ایچ ملک	لاہور سیکٹر	ایجکٹ کر کے بچ نکلے	ایف-۸۶

نوٹ: نمبر ایک، نمبر ۶، نمبر آٹھ اور نمبر ۹ انڈین ایئرفورس سے فضائی معرکے میں گرائے گئے۔

پاک فضائیہ کے نقصانات کا تعین تو کسی مناسب شک و شبہ کے بغیر کر دیا گیا۔ مگر انڈین ایئرفورس کی صورتِ حال اس سے مختلف ہے۔ جنگ کے بعد پاک فضائیہ کا یہ خیال بلاشبہ خوش فہمی پر مبنی ہے کہ ہندوستانی فضائیہ کے ایک سو دس طیارے تباہ ہوئے اور ۱۹ کو نقصان پہنچا۔ جن میں ۳۵ فضائی معرکوں میں گرائے گئے۔ ۴۳ ایئرفیلڈ اسٹرائک کے نتیجے میں فہرست سے خارج ہوئے اور ۳۲ گراؤنڈ فائر سے تباہ ہوئے۔ حالانکہ اس میں پرواز کے دوران حادثات سے ہونے والے ہندوستانی فضائیہ کے نقصانات کا ذکر نہیں ہے۔ اگر پاک فضائیہ کے تجربات ہی کو مثال بنا لیا جائے تو دوران جنگ کل عملی کارروائیوں میں پندرہ فیصد حادثات کی امید تو کی ہی جا سکتی ہے۔

۱۹۶۵ء کی جنگ کے فوراً بعد ہندوستان نے کھلے عام اپنے ۵۹ طیاروں کی تباہی کا اعتراف کرتے ہوئے یہ دعویٰ کیا کہ جنگ کے دوران فضائی معرکوں اور زمینی فائر سے ۷۳ پاکستانی طیارے تباہ کیے گئے۔ جن میں چالیس ایف-۸۶ تین ایف-۱۰۴، اور چھ بی-۵۷ کے علاوہ ۲۴ عدد دیگر اقسام کے طیارے بشمول سی-۱۳۰ شامل تھے۔ ہندوستان نے اپنے جن ۵۹ طیاروں کے نقصان کا اعتراف کیا۔ ان میں پندرہ کی تباہی فضائی معرکوں میں اور بیس ہندوستانی اڈوں پر پاک فضائیہ کے حملوں سے تباہ قرار دیئے گئے۔ ان میں پٹھانکوٹ پر پہلے اچانک حملے سے تباہ ہونے والے دس طیارے بھی شامل تھے۔

عجیب بات یہ ہے کہ ہندوستانی فضائیہ نے معرکہ آرائی میں ہلاک ہونے والوں میں صرف سولہ افسروں کے نام درج کیے ہیں۔ جن میں پندرہ ۱۹۶۵ء کی جنگ کے آغاز کے فوراً بعد ہلاک ہوئے اور ان کے نام دہلی میں انڈین ایئر

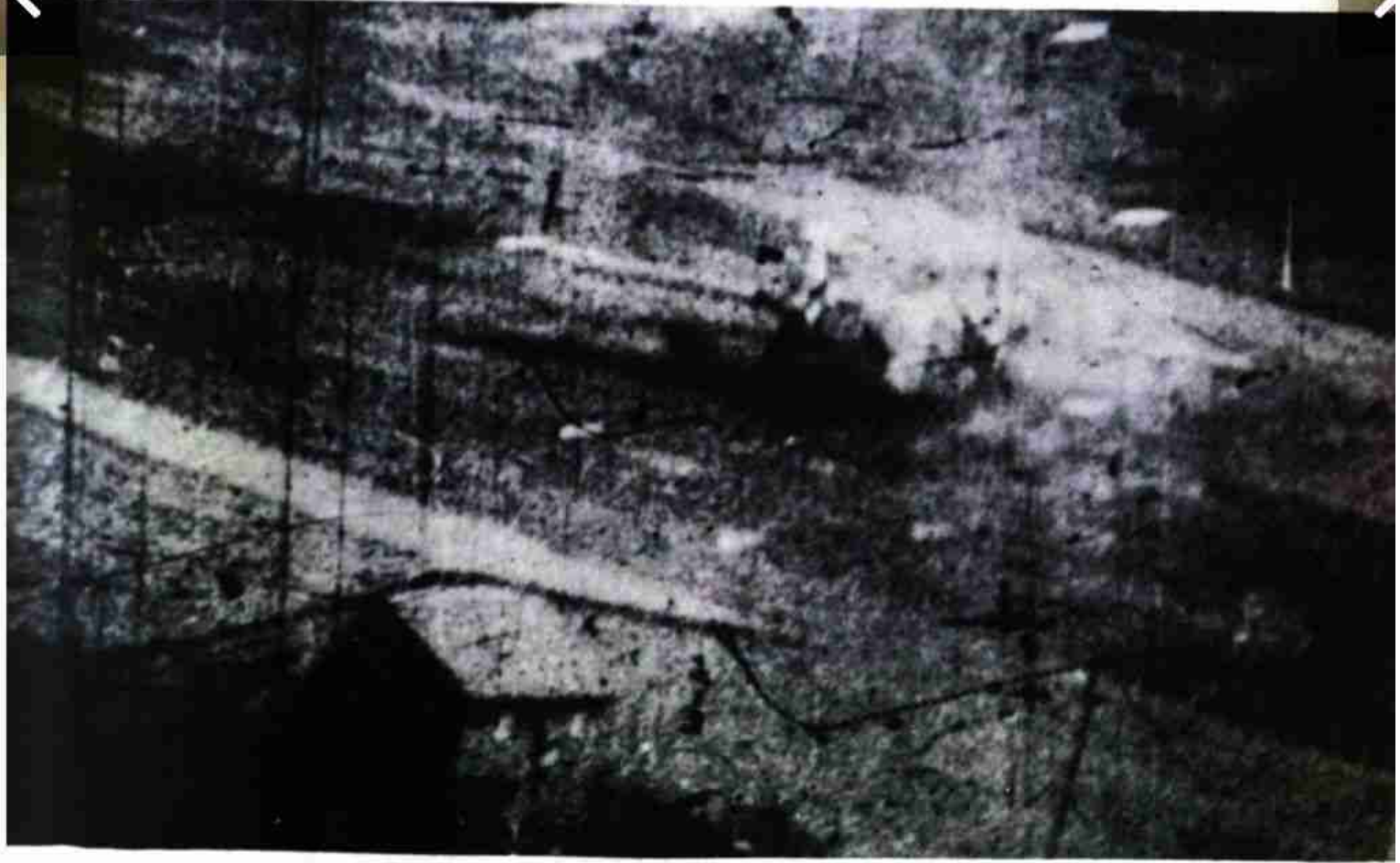
فورس کی فہرست سرفرازی میں درج ہیں۔ اس کا مطلب یہ ہے کہ ہندوستانی طیاروں کی تباہی کے ساتھ ساتھ ان کے ہوا باز بھی ہلاک ہوئے اور ایک بھی ہواباز بچایا نہیں جاسکا۔ صرف ایک ہوا باز کے بارے میں کہا گیا ہے کہ وہ طیارے میں فنی خرابی کی وجہ سے ہلاک ہوا۔ اس سے تو یہی ظاہر ہوتا ہے کہ ۱۵ طیاروں کی تباہی میں ۱۴ ہواباز ہلاک ہو گئے۔ اس کے مقابلے میں پاک فضائیہ کے ۱۹ طیاروں کی تباہی میں تیرہ ہوا باز ہلاک ہوئے۔ دیگر الفاظ میں کم از کم تیس فیصد ہواباز بچا لیے گئے۔

جنگ کے کچھ عرصہ بعد نئی دہلی کے ایک ذریعے نے ۵۰ طیاروں کے نقصان کا ذکر کیا تھا۔ اس لیے اگر نئی دہلی کے اعتراف کے بارے میں شبہ کیا جائے تو اس کا مطلب ہندوستانی فضائیہ کے عملے کی کاوشوں کی توقیر کم کرنا نہیں۔ وہ زیادہ تر مواقع پر اپنے ملک کے لیے پاکستانیوں ہی کی طرح بڑی دلیری اور مہارت سے لڑے۔ لیکن اس طرح کے تاریخی مطالعے میں جو صرف ایک ہی حریف کے نقطہ نظر سے کیا جا رہا ہو، اصل مقصد یہی ہونا چاہیئے کہ حقائق کا تعین کیا جائے۔

ہندوستانی ذرائع سے حاصل ہونے والی اطلاعات کی بنیاد پر پاکستان میں مرتب کی جانے والی ایک سرکاری رپورٹ کے مطابق دشمن کے پچاس طیارے تباہ ہوئے جن میں ۲۲ فضائی معرکوں میں ۹ زمینی فائر سے اور ۱۹ پاک فضائیہ کی ایئر فیلڈ اسٹرائک سے! اسی بنیاد پر یہ کہا گیا تھا کہ فضا میں معرکہ آرائی کے نتیجے میں بارہ ہنٹر تین میسٹیئر دو عدد نیٹ ایک کینبرا اور چار ویمپائر تباہ ہوئے۔ اس کے علاوہ چار ہنٹر چار مسٹیئر اور ایک آسٹر پاک آرمی کے زمینی فائر سے تباہ ہوئے۔ ہندوستانی ذرائع کے مطابق پاک فضائیہ کی ایئر فیلڈ اسٹرائک سے مزید تین ہنٹر پانچ میسٹیئر دو عدد نیٹ، دو مگ ۲۱، ایک ویمپائر دو سی ۱۱۹ فیئر چائلڈ اور ڈگلس سی ۴۷ تباہ ہوئے۔

حکومتِ پاکستان نے ہندوستانی اطلاعات کی بنیادوں پر انڈین ایئر فورس کے عملے کے نقصانات کی رپورٹ بھی مرتب کی۔ جس میں کم از کم ۴۴ طیارے لاپتہ قرار دیئے گئے جن میں ۴ ویمپائر، ۱۴ ہنٹر، ۹ میسٹیئر، ۳ نیٹ، ایک کینبرا اور تین غیر شناخت شدہ طیارے شامل تھے۔ پاکستان کے اندازے کے مطابق ان نقصانات میں ہندوستانی فضائیہ کے فضائی عملے کے بائیس ارکین ہلاک ہوئے جبکہ پانچ بحفاظت ایجکٹ کر کے ہندوستان چلے گئے اور سات کو جنگی قیدی بنالیا گیا۔

۱۹۶۵ء کی جنگ کے بعد ان نقصانات کے بارے میں جو تفصیلات فراہم کی گئیں وہ حسب ذیل ہیں:

سری نگر کے ہوائی اڈے پر اسکواڈرن نمبر ۱۹ کا نشانہ بننے والا ایک فیئر چائلڈ۔ سی۔ ۱۱۹ طیارہ۔

نمبر	تاریخ	تفصیل	پائلٹ	طیارہ
۱	یکم ستمبر ۱۹۶۵ء	ہلاک فضائی معرکہ چھمب آزاد کشمیر	۵۲۸۴ فلائٹ لیفٹیننٹ سی کے بھگواگر	ویمپائر
۲	یکم ستمبر ۱۹۶۵ء	ہلاک فضائی معرکہ چھمب آزاد کشمیر	۶۰۱۹ فلائٹ لفٹیننٹ ایم وی جوشی	ویمپائر
۳	یکم ستمبر ۱۹۶۵ء	ہلاک، فضائی معرکہ چھمب آزاد کشمیر	۶۳۴۸ فلائٹ لفٹیننٹ بھردواج	ویمپائر
۴	۱۰ ستمبر ۱۹۶۵ء	ہلاک باگ ڈوگرہ میں پاک فضائیہ کے زمینی حملے سے	۴۶۷۲ اسکواڈرن لیڈر ایم جے مارسٹن	ویمپائر
۵	۶ ستمبر ۱۹۶۵ء	ہلواڑہ کے اوپر گرایا گیا۔ بحفاظت انڈیا میں ایجکٹ کر گیا	فلائنگ آفیسر پی این پٹنگالی	ہنٹر
۶	۶ ستمبر ۱۹۶۵ء	ہلواڑہ کے اوپر گرایا گیا۔ بحفاظت انڈیا میں ایجکٹ کر گیا	فلائنگ آفیسر گاندھی	ہنٹر
۷	۷ ستمبر ۱۹۶۵ء	ہلاک، سرگودھا پر فضائی معرکہ	۴۸۰۰ اسکواڈرن لیڈر ایس بی بھگوت	ہنٹر
۸	۷ ستمبر ۱۹۶۵ء	جنگی قیدی، سرگودھا کے قریب ایجکٹ کیا	۴۰۰۴ اسکواڈرن لیڈر او بی کاکر	ہنٹر
۹	۷ ستمبر ۱۹۶۵ء	ہلاک، فضائی معرکہ پاکستان	۷۲۲۳ فلائنگ آفیسر جے ایس برار	ہنٹر
۱۰	؟	ہلاک فضائی معرکہ ضرب پاکستان میں تباہی انڈیا میں	۴۱۴۷ اسکواڈرن لیڈر اے کے راولے	ہنٹر
۱۱	؟	زخمی پاکستان میں ہلاک ہندوستان میں	۵۷۸۲ فلائٹ لفٹیننٹ آہنجا	ہنٹر
۱۲	؟	ہلاک، فضائی معرکہ، تفصیلات نامعلوم	۵۳۳۲ فلائٹ لفٹیننٹ ٹین چوہدری	ہنٹر
۱۳	؟	فضائی معرکے میں ضرب ترن تارن ایجکٹ پاکستان	فلائٹ لفٹیننٹ شرما	
		میں، ہندوستان میں فرار!		ہنٹر
۱۴	۸ ستمبر ۱۹۶۵ء	جنگی قیدی، پاک آرمی زمینی فائر	۶۷۴۹ فلائنگ آفیسر ایم ڈی سنگھ	ہنٹر
۱۵	۱۶ ستمبر ۱۹۶۵ء	ہلاک، فضائی معرکہ پاکستان	۶۷۵۱ فلائٹ لفٹیننٹ آر ڈی بنشا	ہنٹر
۱۶	۲۰ ستمبر ۱۹۶۵ء	ہلاک، فضائی معرکہ ترن تارن	۴۴۰۹ اسکواڈرن لیڈر ڈی پی چیٹرجی	ہنٹر
۱۷	۲۲ ستمبر ۱۹۶۵ء	جنگی قیدی، کھیم کرن پاک آرمی گراؤنڈ فائر	۵۳۷۶ فلائٹ لفٹیننٹ کری آپا	ہنٹر
۱۸	۷ ستمبر ۱۹۶۵ء	ہلاک فضائی معرکہ پاکستان	۴۴۷۶ اسکواڈرن لیڈر جسبیر سنگھ	میسٹیئر
۱۹	۷ ستمبر ۱۹۶۵ء	ہلاک فضائی معرکہ پاکستان	۴۸۱۰ اسکواڈرن لیڈر اے بی دیوتیا	میسٹیئر
۲۰	۸ ستمبر ۱۹۶۵ء	ہلاک فضائی معرکہ پاکستان	۵۱۰۵ فلائٹ لفٹیننٹ بی گوہا	میسٹیئر
۲۱	؟	زمینی فائر کی ضرب، ایجکٹ پاکستان میں انڈیا فرار	۷۱۹۹ فلائنگ آفیسر ڈی پی چٹاٹے	میسٹیئر
۲۲	۹ ستمبر ۱۹۶۵ء	پاکستان میں ضرب زمینی فائر سے، انڈیا فرار	فلائٹ لفٹیننٹ آئی ایف حسین	میسٹیئر
۲۳	۱۱ ستمبر ۱۹۶۵ء	ہلاک، پاک آرمی زمینی فائر	۴۶۸۸ اسکواڈرن لیڈر آر کے اپل	میسٹیئر
۲۴	۱۳ ستمبر ۱۹۶۵ء	جنگی قیدی، پاک آرمی زمینی فائر	۵۲۰۱ فلائٹ لفٹیننٹ سارنگی	میسٹیئر
۲۵	۱۳ ستمبر ۱۹۶۵ء	ہلاک، پاک آرمی زمینی فائر	۷۲۰۷ فلائنگ آفیسر ٹی ایس ساٹھی	میسٹیئر
۲۶	۲۲ ستمبر ۱۹۶۵ء	ہلاک پاک آرمی زمینی فائر، موت ہندوستان میں	۷۴۴۲ فلائنگ آفیسر پی آر رام چندانی	میسٹیئر
۲۷	۳ ستمبر ۱۹۶۵ء	جنگی قیدی بحفاظت مع جہاز کے جبراً اتار لیا گیا	۴۹۴۷ اسکواڈرن لیڈر بی ایس سکند	نیٹ
۲۸	؟	ہلاک، ضرب پاکستان میں مرگ ہندوستان میں	۴۴۰۶ اسکواڈرن لیڈر این کے ملک	نیٹ
۲۹	۱۹ ستمبر ۱۹۶۵ء	جنگی قیدی فضائی معرکہ پاکستان میں	۶۵۰۸ فلائٹ لفٹیننٹ وی ایم مایادیو	نیٹ
۳۰	۲۱ ستمبر ۱۹۶۵ء	جنگی قیدی فضائی معرکہ پاکستان	۵۱۲۰ فلائٹ لفٹیننٹ ایم ایم لوی	کینبرا
۳۱	؟	ہلاک، طیارے کی تباہی میں	۷۱۹۸ فلائنگ آفیسر کے کے کپور (نیوی گیٹر)	
۳۲	(۵/۱۰/۱ اخباری رپورٹ)	ہلاک فضائی معرکے میں پاکستان	فلائنگ آفیسر جگت سنگھ	(غیر شناخت شدہ)
۳۳		لاپتہ خیال ہے کہ پاکستان میں معرکہ میں ہلاک ہوا	فلائنگ آفیسر ایم ڈی سورتی	(غیر شناخت شدہ)
۳۴		لاپتہ خیال ہے کہ پاکستان میں کسی معرکہ میں ہلاک ہوا	فلائنگ آفیسر من موہن لال	(غیر شناخت شدہ)

اس فہرست میں ہندوستانی ہوائی اڈوں پر پاک فضائیہ کے حملوں سے تباہ ہونے والے طیاروں کا ذکر نہیں ہے۔ ہندوستانی ذرائع نے بیس ایسے طیاروں کا ذکر کیا تھا۔ اس طرح انڈین ایئر فورس کے کم از کم ۹۵ طیارے تباہ ہوئے۔ ان اعداد و شمار کی روشنی میں ۱۹۶۵ء کی جنگ میں ہندوستانی فضائیہ کے ۷۵ طیاروں کا نقصان مناسب اندازہ ہوگا۔ کیونکہ نقصان کی اس فہرست میں بائیس دن کی کارروائیوں کے دوران حادثات سے تباہ ہونے والے طیارے بھی شامل نہیں ہیں۔

۱۹۶۵ء کی جنگ کے خاتمے کے فوراً بعد نئی دہلی میں ہندوستان کی وزارتِ دفاع نے جو تبصرہ جاری کیا۔ اس میں توقع کے عین مطابق یہی دعویٰ کیا گیا کہ انڈین ایئر فورس نے مندرجہ ذیل طریقے پر سبقت حاصل کر لی۔"

" جب کہ پاکستان کو دن کی روشنی میں ہندوستانی ایئر فیلڈ تنصیبات اور اندرونِ ملک اہداف پر حملوں سے روک دیا گیا۔ انڈین ایئر فورس کے لڑاکا بمبار دور تک وسیع علاقے میں ہوائی اڈوں پر حملوں کی کارروائیاں کرتے رہے۔! ہندوستان کے میسٹیئر ۱۷۔ اے اور ہنٹر طیاروں نے دن کی روشنی میں کئی بار سرگودھا کے ہوائی اڈے پر حملے کیے۔ تنصیبات کو خاصا نقصان پہنچایا اور دیگر طیاروں کے علاوہ دو اسٹار فائٹر تباہ کیے گئے یا ان کو نقصان پہنچایا گیا۔

لڑاکا طیاروں کی جارحانہ کارروائیوں میں، ٹینک، بھاری توپیں، بکتر بند گاڑیاں، طیارہ شکن توپیں، بھاری موٹر گاڑیاں اور فارمیشن ہیڈ کوارٹر ہندوستانی فضائیہ کے راکٹوں، بموں اور توپوں کا شکار بنے۔ ۲۲ دن کی جنگ میں انڈین ایئر فورس نے کم از کم ایک سو بیس پاکستانی ٹینک تباہ کیے۔ ۸ ستمبر کو ایک خاص مؤثر ضرب میں ہندوستانی فضائیہ کے چار ہنٹر طیاروں نے ایک مال گاڑی اور اس کے علاوہ چار ٹینک اور ساٹھ گاڑیاں تباہ کر دیں۔ اس کارروائی نے کھیم کرن سیکٹر میں پاکستانی بکتر بند حملے کو کند کر دیا۔"

"جب انڈین ایئر فورس کے لڑاکا بمبار طیارے اپنی برّی فوج کی کارروائیوں میں مدد کر رہے تھے۔ ہندوستانی لڑاکا طیارے فضا کو پاکستانی سیبر طیاروں سے صاف کرنے کی کارروائیوں میں معروف رہے۔ اور جب بھی ہنٹر اور نیٹ نے سیبر کو معرکے میں الجھایا تو سیبر طیارے نقصان اٹھائے بغیر بچ نکلنے میں کامیاب نہ ہو سکے۔"

' اور ہلاکت خیز شہرت کا حامل فضا سے فضا میں مار کرنے والا سائڈ ونڈر میزائل جس پر فضائی معرکوں میں پاک فضائیہ نے از حد انحصار کیا (حقیقت میں ایف ۸۶ اے کے علاوہ پاک فضائیہ کے کل ۲۵ فیصد یا بائیس سیبر طیاروں کو سائڈ ونڈر میزائل سے لیس کیا گیا تھا، مصنف) اس لیے غیر مؤثر ثابت ہوئے کہ زیادہ تر معرکے نیچی سطح پر ہوئے۔ اور اکثر جب نیٹ نے دشمن کے طیاروں کو معرکہ آرائی میں گھیرا تو وہ ان میزائلوں کو پھینک دیتے۔'

حقیقت میں یہ برطانوی ساخت کا اعلیٰ کارکردگی والا طیارہ جو ۱۹۵۶ء سے لائسنس کے تحت ہندوستان میں بنایا جا رہا ہے، فضائی معرکوں میں مزاحمت کرنے والا ایک مؤثر عنصر ثابت ہوا۔ اور جلد ہی اسے عرفِ عام میں "سیبر شکن" کہا جانے لگا۔ اور یہ بلاوجہ بھی نہیں تھا۔ فضائی معرکوں میں اس کی کارکردگی اتنی اعلیٰ تھی کہ سپر سونک ایف ۱۰۴ بھی اس سے معرکہ آرائی سے گریز کرتے۔ اور جب بھی نیٹ تعاقب کرتا تو وہ اکثر رفتار تیز کر کے بچ نکلتے۔"

نیٹ کے بارے میں پراپیگنڈہ سے بھرپور یہ نظریہ کچھ عجیب ہی ہے۔ اس لیے کہ فضائی معرکوں میں اس طیارے سے پاک فضائیہ کا بہت ہی کم سامنا ہوا۔ اور جنگ کے بعد زیادہ تر ہوا باز، جن کا انٹرویو لیا گیا، اس خیال سے متفق نہیں تھے اور نہ ہی ۳ ستمبر کو پاک فضائیہ کے ایف ۸۶ کے سامنے آتے ہی بغیر گولی چلائے نیٹ کے ہتھیار ڈال دینے سے اس خیال کی توثیق ہوتی ہے۔ نیٹ نے ایک یا دو بار پاک فضائیہ کے سیبر طیاروں پر غلبہ ضرور پایا لیکن پاکستانی ریکارڈ سے ظاہر ہوتا ہے کہ کسی بھی موقع پر ایک بھی سیبر فضائی معرکے میں بالواسطہ طور پر شکار نہیں ہوا۔ ۱۹ ستمبر کو اس طرز کے ایک طیارے سے فضائی معرکہ میں پہنچنے والے نقصان کے بعد ایک سیبر سرگودھا پر اترنے کی کوشش کرتے وقت تباہ ہوا اور ۲۰ ستمبر کو ایک اور سیبر کا پائلٹ ۳۰ ایم ایم توپ کی ضرب لگنے کے بعد ایجکٹ کر گیا۔ ۱۹۶۵ء کی جنگ میں پاک فضائیہ نے ایک درجن یا اس کے لگ بھگ ہنٹر طیاروں کی تباہی کے مقابلے میں صرف دو نیٹ طیارے گرانے کا دعویٰ کیا۔ اس سے ظاہر ہوتا ہے کہ انڈین ایئر فورس کے اس لڑاکا طیارے سے پاک فضائیہ کا کتنا کم رابطہ رہا، یہ کہنا حقیقت سے زیادہ قریب ہوگا کہ بہت سے پاکستانی ہوا بازوں کی نظر میں ایک حریف کی حیثیت سے نیٹ کے مقابلے میں ہنٹر کی زیادہ وقعت تھی۔

شب خون

ہندوستانی وزارتِ دفاع کے مطابق پٹھانکوٹ کے ساتھ آدم پور، ہلواڑہ اور انبالہ پاک فضائیہ کے حملوں کے خصوصی ہدف تھے۔ لیکن ان اڈوں پر روزانہ حملوں کے باوجود کسی سنگین نقصان کا کوئی وجود ہی نہیں تھا۔ ہندوستانی حکومت کے دعویٰ کے مطابق پاک فضائیہ کے بی ۵۷ طیاروں نے آدم پور پر جو ۴۳ بم گرائے۔ ان میں ۲۲ نے قریبی دیہاتوں کے شہریوں کو جانی نقصان پہنچایا۔ جب کہ ۲۱ بم ایئر فیلڈ کے اندر گرے۔ چھ بموں کو ڈائرکٹ ہٹ قرار دیا گیا۔ جس سے رن وے اور خالی ہینگرز کو نقصان پہنچا۔ انڈین ایئر فورس کے اسٹیشن کمانڈر ڈبلیو دی لانڈ کا کہنا ہے کہ پاک فضائیہ کی بمباری نے کسی بھی مرحلے پر ہوائی اڈے کے استعمال میں رکاوٹ نہیں ڈالی اور صرف دس منٹ کی ایک تاخیر کے سوا تمام کارروائیوں کے لیے پروازیں معمول کے مطابق روانہ ہوتی رہیں۔ آدم پور کے اوپر ایک بی ۵۷ گرانے کا دعویٰ بھی کیا گیا۔

ہندوستانی بیان کے مطابق ہلواڑہ پر بھی پاکستانیوں نے خاص توجہ دی اس پر ۶ ستمبر کے بعد سے تقریباً ہر روز حملہ کیا گیا۔ حالانکہ ایئر فیلڈ کے علاقے اور

قریبی دیہاتوں پر ایک ایک ہزار پونڈ کے ۲۰ بم گرے لیکن ہلواڑہ پر جنگ کی خراش کا نام و نشان تک نہ تھا۔ اور جب جنگ کے بعد صحافیوں کی ایک ٹیم نے ہلواڑہ کا دورہ کیا تو اس وقت بھی بغیر پھٹا ہوا ایک بم محض اس لیے وہیں کا وہیں پڑا تھا کہ اکاؤنٹس ڈیپارٹمنٹ نے اس کے اتلاف کے لیے ڈیمولیشن اسکواڈ کو رقم فراہم کرنے سے انکار کر دیا تھا۔ اسٹیشن کمانڈر گروپ کیپٹن جی مے جان نے بتایا کہ ہلواڑہ سے کارروائی کرنے والے ایک نیٹ اور دو ہنٹر اسکواڈرن نے ۲۲ دن کے اندر آٹھ سو پروازیں کیں جن میں پانچ سو حربی کارروائیاں شامل تھیں۔ اس اڈے پر پاک فضائیہ کا پہلا حملہ ۶ ستمبر کی شام ۵ بجکر ۳۰ منٹ پر ہوا جب آٹھ سیبر طیارے موج در موج حملہ کرنے آئے۔ ان میں سے چار سیبر طیاروں کو مار گرایا گیا۔ تین ہنٹر طیاروں سے معرکہ آرائی میں اور ایک طیارہ شکن توپوں کی فائرنگ سے تباہ ہوا۔ جنگ کے آغاز کے ساتھ دن کی روشنی کا یہ واحد حملہ تھا۔ جس کی پاکستانیوں نے کوشش کی۔ ہلواڑہ کا دعویٰ ہے کہ اس نے آٹھ سیبر گرائے اور اس اڈے کے چھ افسروں کو ویر چکر عطا کیا گیا۔

حالانکہ اس علاقے میں انبالہ سب سے بڑا ہوائی اڈہ تھا لیکن رپورٹ کے مطابق اس پر پاک فضائیہ نے صرف دو بار یعنی ۱۷ اور ۱۹ ستمبر کو حملہ کیا۔ کہا جاتا ہے کہ پاک فضائیہ نے اس اڈے پر ایک ایک ہزار پونڈ کے سولہ بم گرائے جن میں سے صرف تین بم اڈے پر گرے اور ان میں سے دو پھٹ نہ سکے اور تیسرے نے ایک پرانے کنٹرول ٹاور کو نقصان پہنچایا۔ جو اسٹیشن کمانڈ گروپ کیپٹن ڈی۔ ای۔ بوش کے مطابق پہلے سے ہی منہدم کیا جانے والا تھا۔ یہ بھی کہا جاتا ہے کہ پاک فضائیہ کے بموں نے انبالہ کے ایئر فیلڈ کے آخری سرے سے تقریباً ایک میل دور واقع ایک فوجی اسپتال اور صد سالہ قدیم سینٹ پال گرجا کو نقصان پہنچایا۔ نئی دہلی میں وزارت دفاع کے مطابق رات میں انبالہ پر ایک حملے کے بعد پاک فضائیہ نے زمین پر ۲۷ طیارے تباہ کرنے کا دعویٰ کیا۔ ہندوستان نے اسے جھوٹا پروپیگنڈا قرار دیتے ہوئے اس کی سختی سے تردید کی۔

ہندوستانی فضائیہ کے ۹ مگ۔۲۱ طیاروں کی تباہی کے بارے میں بھی پاکستانی دعویٰ کی ہندوستان کی وزارتِ دفاع نے تردید کی۔ ترجمان نے بتایا کہ انڈین ایئر فورس نے ۱۹۶۵ء میں ۹ مگ ۲۱ طیاروں سے کارروائیوں کا آغاز کیا تھا۔ اور جنگ کے بعد ان میں سے آٹھ طیارے معائنے کے لیے پیش کرنے پر تیار تھی۔ اس طرح صرف ایک مگ۔۲۱ کا نقصان تسلیم کیا گیا۔

ہندوستانیوں کا دعویٰ ہے کہ انڈین ایئر فورس نے جنگ شروع ہوتے ہی چند دنوں کے اندر تمام پاکستانی ہوائی اڈوں کا دورہ کیا اور یہ معلوم کر لیا کہ پاک فضائیہ کس طرز پر معرکہ آرائی کر رہی ہے۔ اس کے بعد انڈین کینبرا طیاروں نے اہم پاکستانی اڈوں پر مسلسل حملے کیے۔ حالانکہ یہ دعویٰ کیا گیا کہ ماری پور پر جسے پاک فضائیہ کے طیاروں کو منتشر کرنے کے لیے اہم اڈے کے طور استعمال کیا جا رہا تھا" حملہ نہیں کیا گیا۔ ہندوستانی رپورٹ میں مزید کہا گیا۔

سرگودھا، اکوال پشاور، کوہاٹ، چک جھمرہ، رسالہ والا، چک لالہ اور دیگر اڈوں پر اچھی خاصی توجہ دی گئی اور ریڈیو پاکستان کے دعویٰ کے برخلاف ڈھاکہ راولپنڈی اور چٹاگانگ پر کبھی حملہ نہیں کیا گیا اور نہ ہی پاکستان کے کسی علاقے میں ہندوستانی چھاتہ بردار اتارے گئے۔

حالانکہ فضا میں کافی سرگرمی تھی لیکن دونوں طرف سے طیاروں کی کمی کی وجہ سے جنگِ عظیم دوئم اور ویت نام کی جنگ کے معیار کی نسبت فضائی کارروائیوں کی شدت معمولی ہی تھی۔ بنگال میں کالائی کنڈہ، بارک پور اور بگ ڈوگرہ پر مشرقی پاکستان میں متعین اسکواڈرن نمبر ۱۴ کے کچھ نقصان دہ حملوں کا جواب دینے کے لیے جس میں وسطی ایئر کمانڈ نے کارروائی کی بقیہ تمام فضائی کارروائی لازمی طور پر انڈین ایئر فورس کی مغربی فضائی کمانڈ کی ذمہ داری تھی۔ دونوں طرف سے بمباری کا معیار بھی معمولی تھا۔ لیکن فضا میں انڈین ایئر فورس کے موافق صورتِ حال قائم ہونے کے باوجود جس سے دشمن پر انڈین افواج کی سبقت قائم ہو گئی۔ فضائی کارروائیاں

اسکواڈرن نمبر ۱۹ کی کارروائیوں میں جموں پر حملہ بھی شامل تھا۔ اس اڈے پر کئی ہوائی جہاز تھے جن میں یہ فیئر چائلڈ سی۔ ۱۱۹ ٹرانسپورٹر بھی شامل ہے۔ عمارتوں اور دیگر کئی طیاروں کے ساتھ تباہ کر دیئے گئے۔

ضروری تھیں..... (جب) پاکستانیوں نے مشرقی سیکٹر میں کالائی کنڈہ پر چار سیبر ایف۔۸۶ کے ایک سیکشن سے حملہ کیا تو ہلواڑہ کی داستان ایک بار پھر دہرائی گئی۔ چاروں ایف۔۸۶ گرا لیے گئے۔ دو ہنٹر طیاروں نے اور دو طیارہ شکن توپوں نے مار گرائے۔

یہ مہنگا سبق پاکستان نہ بھول سکا۔ اس لیے کہ انہوں نے پھر دن کی روشنی میں ہمارے اڈوں پر حملے کی کوشش نہیں کی لیکن ہندوستانی فضائیہ کے اڈوں پر ان حملوں نے ہمارے ہوا بازوں کو پاکستانی اڈوں کے خلاف جوابی کارروائی کا راستہ دکھا دیا۔ ہندوستانی بمباروں نے سب سے پہلے ۶ اور ۷ ستمبر کی شب میں سرگودھا اور چکلالہ پر حملہ کیا۔ اس کے بعد ۲۳ ستمبر کی جنگ بندی تک ہمارے بمباروں نے پاکستانی ہوائی اڈوں کے خلاف کارروائیوں کے لیے دو سو پروازیں کیں۔ اس مدت میں انڈین ایئر فورس کا صرف ایک کینبرا ضائع ہوا۔

پاک فضائیہ جب فضائی معرکوں میں بھاری قیمت ادا کر رہی تھی۔ تو ہندوستانی فوج کے توپچی بھی اپنی طیارہ شکن توپوں سے بھاری نذرانہ وصول کر رہے تھے۔ امرتسر کی ایک واحد بیٹری کی مثال کافی ہے جب ۵ ستمبر کی شام کو امرتسر (راڈار) تنصیب پر حملہ ہوا تو اسے مار بھگایا گیا۔ دوسرے حملے میں جو آٹھ ستمبر کو ہوا، ایک حملہ آور طیارہ مار گرایا گیا اور پھر اس سحر گر طیارہ شکن بیٹری کی کامیابیوں کی ایک طویل داستان شروع ہو گئی۔ جس میں جنگ کے اختتام تک اس نے ایک بی۔۵۷ کے ساتھ دس پاکستانی طیارے مار گرائے۔

انڈین ایئر فورس کا آخری حملہ، جو کینبرا طیاروں کے ایک سیکشن نے بدین کی اہم راڈار تنصیب پر کیا کسی طرح کی فضائی مداخلت سے محفوظ رہا۔ کینبرا طیاروں کو صرف طیارہ شکن توپوں کا سامنا کرنا پڑا جو ان کو اپنے راکٹوں سے اس تنصیب کو تباہ کرنے سے نہ روک سکیں۔"

اس اعتبار سے ہندوستانی رپورٹ حقیقت سے کچھ قریب آ گئی بہتر منصوبہ بندی کے تحت نیچی پرواز کے ساتھ ہندوستانی فضائیہ کی رسائی نے صرف چند منٹ قبل وارننگ کے ساتھ بدین کے ایف پی ایس۔۶ راڈار کو تباہ کر دیا۔

۱۹۶۵ء کے تجربات کی روشنی میں انڈین ایئر فورس کی کارکردگی بہتر بنانے کے لیے اقدام کیے گئے۔ جن کی تفصیلات ۶۶-۱۹۶۵ء میں وزارتِ دفاع کی سالانہ رپورٹ میں موجود ہیں۔ ان کے تحت آرمی کے ساتھ مشترکہ کارروائی کے لیے حربی فضائی کارروائی کے دو نئے مراکز کا قیام اور فضائی نقصانات پر انخلاء کے دو یونٹ، ہوائی اڈوں اور دیگر تنصیبات کے تحفظ کے لیے اٹھ زمینی دفاع کی فلائٹس، مرمت اور بحالی کے لیے مزید دو یونٹ اور اگلی صفوں کے لیے مزید ایک سپلائی ڈپو تاکہ نقل و حمل کا سلسلہ مختصر کر کے کارروائی میں مصروف یونٹوں کو ساز و سامان کی فراہمی برقرار رکھی جا سکے" قائم کیے گئے۔

دہلی کی وزارتِ دفاع کے مطابق ۱۹۶۵ء کی جنگ پر ہندوستان کو بچاس کروڑ روپے (۱۹۷۰ء کی شرح پر تقریباً ۷۰ ملین ڈالر) صرف کرنے پڑے۔ اس میں ضائع یا لاپتہ ہونے والے ساز و سامان کی قیمت بھی شامل ہے لے نسبتاً محدود خرچ بتایا گیا۔ ان کارروائیوں میں سرکاری طور پر ہندوستان کو ۲۰۶۳ افراد کا جانی نقصان اٹھانا پڑا۔ ۸۴۴۴ افراد زخمی ہوئے، ۱۵۰۷ افراد لاپتہ قرار دیئے گئے لیکن ان میں سے ایک ہزار افراد پاکستان کے جنگی قیدیوں کے کیمپ سے واپس آ گئے۔

■■■

الف :

ب

چ

ح

خ

د

ڈ

ر

رضوان فلائٹ لفٹیننٹ (نیوی گیٹر) ۵۸۔

س

سرسہ ۱۸۲، ۱۸۷۔

سری نگر ۵۱، ۵۸، ۶۲، ۷۹، ۱۳۱ – ۱۷۴، ۱۷۵، ۱۸۷۔

سی ۱۱۹ فیوری چائلڈ ۱۰۷، ۱۷۴، ۲۱۰۔

سکیسر (پاکستان ایئرفورس بیس) ۴۹، ۵۱، ۵۸، ۷۱، ۷۹، ۸۰، ۸۱، ۸۴، ۹۴، ۹۸، ۱۰۲، ۱۰۴، ۱۲۴، ۱۲۷، ۱۴۹، ۱۵۰، ۱۵۴، ۱۵۵، ۱۵۶، ۱۵۹، ۱۶۶، ۱۷۲، ۱۷۵۔

سمنگلی ۲۹، ۳۵، ۵۰، ۱۱۶۔

سرگودھا ۱۱، ۱۵، ۱۷، ۱۸، ۴۴، ۴۵، ۴۹، ۵۰، ۵۱، ۵۲، ۶۲، ۶۷، ۶۸، ۷۳، ۸۰، ۸۳، ۸۷، ۹۴، ۹۵، ۹۶، ۹۹، ۱۰۰، ۱۰۲، ۱۰۴، ۱۱۰، ۱۲۰، ۱۲۱، ۱۲۴، ۱۲۶ – ۱۲۹، ۱۳۶، ۱۳۷، ۱۴۰، ۱۴۲، ۱۴۵، ۱۴۷، ۱۴۸، ۱۵۰، ۱۵۱، ۱۵۲، ۱۵۳، ۱۵۴، ۱۵۹، ۱۶۵، ۱۶۷، ۱۶۸، ۱۷۲، ۱۷۸، ۱۸۲، ۱۸۴، ۲۰۱، ۲۱۲، ۲۱۳۔

سعیداللہ خان ایئرکموڈور ۸۷، ۱۳۳

سیبر (نارتھ امریکن ایف-۸۶) ۸، ۹، ۱۰، ۱۲، ۱۴، ۱۵، ۱۸، ۲۰، ۲۱، ۲۹، ۳۲، ۴۴، ۴۶، ۵۲، ۶۲، ۶۴، ۶۷، ۶۹، ۷۲، ۷۳، ۷۴، ۷۹، ۸۰، ۸۳، ۸۴، ۸۶، ۸۷، ۹۴، ۹۵، ۹۶، ۹۹، ۱۰۰، ۱۰۱، ۱۰۲، ۱۰۴، ۱۰۶ – ۱۱۰، ۱۱۵، ۱۲۱، ۱۲۲، ۱۲۴، ۱۲۶، ۱۳۰، ۱۳۲، ۱۳۵، ۱۴۰، ۱۴۲، ۱۴۴، ۱۴۶، ۱۴۹، ۱۵۰، ۱۵۱، ۱۵۴، ۱۵۵، ۱۵۹، ۱۶۱، ۱۶۳، ۱۶۶، ۱۶۷، ۱۷۲، ۱۷۳، ۱۷۵، ۱۷۸، ۱۸۰، ۲۰۱، ۲۰۳، ۲۰۸، ۲۰۹، ۲۱۲، ۲۱۴۔

سیالکوٹ ۶۵، ۸۱، ۹۲، ۹۳، ۱۴۰، ۱۵۵، ۱۶۳، ۱۸۹، ۲۰۰۔

سائیڈونڈر (جی اے۔ آر۔ ۸) ۱۴، ۱۵، ۱۹، ۳۴، ۵۱، ۵۲، ۶۴، ۶۷، ۷۱، ۷۹، ۸۱، ۱۰۱، ۱۲۴، ۱۳۲، ۱۴۹، ۱۵۱، ۱۵۳، ۱۵۴، ۱۵۵، ۱۶۳، ۱۶۵، ۱۶۷، ۱۷۲، ۲۰۱، ۲۱۲۔

سکندر ونگ کمانڈر مسعود اے ۷۳، ۱۴۰، ۱۴۲

سراج گنج ۱۷۲۔

سنگھ اسکواڈرن لیڈر برج پال ۸۱

سلیم فلائٹ لفٹیننٹ ۔ ۱۴۵۔

ش

شمیم ونگ کمانڈر (ایئرمارشل) انور۔ ۱۱۰، ۱۶۰۔

شورکوٹ ۹۔

شوکت فلائنگ آفیسر ایم-آئی ۱۷۰، ۱۷۱، ۱۸۲

شاستری (وزیراعظم ہند) لال بہادر ۔ ۴۵۔

شمس الدین فلائٹ لفٹیننٹ احمد ۔ ۱۸۷۔

شیخ فلائٹ لفٹیننٹ الطاف ۱۸۰، ۱۸۱۔

ص

صدرالدین فلائٹ لفٹیننٹ ۱۳۹۔

ی